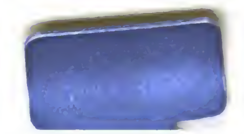
Eisenbahnre... Entscheidun... deutscher und österreichisc... Gerichte

Georg Eger



Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

Deutscher und Oesterreichischer Gerichte.

Zusammengestellt, bearbeitet und herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER,

Regierungsrath.

IX. Band.



BERLIN.

Carl Heymanns Verlag.

1893.

Verlags-Archiv 2086.

Nr. 1. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 27. Februar 1890.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1890. Nr. 39. S. 129.]

Falls in den veröffentlichten Tarifen nach der virtuellen Länge und nicht nach der wirklichen Entfernung berechnete Frachtsätze aufgenommen sind, ist der Versender nicht berechtigt, geltend zu machen, dass die kilometrische Entfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation kürzer als die virtuelle Länge ist, und aus diesem Titel Rückvergütung der Frachtdifferenz zu beanspruchen.

Die Budapester Borstenviehmastanstalt klagte die Direction der ungar. Staatsbahnen vor dem Budapester Handels- und Wechselgericht auf Rückerstattung einer Frachtdifferenz von 1119 fl. 36 kr. sammt Nebengebühren. Die Klage stützte sich darauf, dass Klägerin im Jahre 1887 eine Wagenladung Dünger der Geklagten zur Beförderung von Station H. nach Station F. aufgegeben habe, und dass für diese Sendung die Fracht statt nach der wirklichen Entfernung von 4 Kilometern unter Zugrundelegung einer Entfernung von 12 Kilometer bemessen worden sei.

Das Handels- und Wechselgericht Budapest wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Die Einwendung der Geklagten, dass das Klagerecht der Klägerin laut §§ 390 und 410 des Handelsgesetzes bereits verjährt wäre, konnte nicht in Betracht gezogen werden, denn diese Gesetzesbestimmungen finden nur in dem Falle Anwendung, wenn die Waare theilweise oder gänzlich in Verlust gerathen ist, weiters wenn dieselbe verspätet ausgefolgt oder beschädigt wurde.

Klägerin aber gründet ihre Klage nicht auf solche Umstände, sondern fordert die ihrerseits angeblich ungebührlich bezahlten Transportspesen zurück.

Indessen musste Klägerin abgewiesen werden, weil sie sich, als sie den in der Klageschrift erwähnten Dünger der Geklagten zur Verfrachtung übergab, durch Abschluss des Frachtvertrages den Bahnfrachttarifen der Geklagten auch für den Fall unterwarf, wenn diesbezüglich im Fracht-

briefe keine ausdrückliche Bestimmung enthalten wäre. Dass Klägerin bei Abschluss des Frachtvertrages mit der Geklagten andere, als in den Tarifen enthaltene Frachtsätze stipulirt hätte, behauptet sie nicht, und noch weniger beweist sie es.

Klägerin erkennt ausdrücklich an, dass in dem bei der Geklagten in Kraft bestehenden Kilometerzeiger die kilometrische Entfernung zwischen H. und F. mit 12 Kilometer angegeben sei; sie erkennt auch an, dass in der erwähnten Relation die Fracht nach 12 Kilometer berechnet und bezahlt worden ist.

Da also Klägerin für die Verfrachtung der genannten Waare in der erwähnten Relation die nach der obigen Entfernung entfallende Fracht bezahlte, kann jene Einwendung, dass die thatsächliche Entfernung in der genannten Relation nicht 12, sondern nur 4 Kilometer beträgt, nicht in Betracht gezogen werden, und kann Klägerin die Rückzahlung der auf 8 Kilometer entfallenden Differenz nicht gesetzlich fordern, weil die Transportanstalt ohne Zweifel berechtigt ist, die Höhe der Frachtspesen contractlich zu stipuliren. Klägerin aber hat, als Aufgeberin, die Verbindlichkeit auf Bezahlung der Frachtspesen übernommen, und in Anbetracht dessen, dass in der in Frage stehenden Relation tarifarisch ein höherer als der der thatsächlichen Entfernung entsprechende Frachtsatz ausbedungen war, durch die Bezahlung dieses Frachtsatzes keine ungebührliche Zahlung geleistet.

Unbegründet ist weiter jene Einwendung der Klägerin, dass sie durch die Geklagte irregeführt worden wäre, denn es stand ihr frei, sich durch Einsicht in die Tarife der Geklagten über die Art und Weise der Spesenberechnung Gewissheit zu verschaffen.

Unbegründet ist weiter auch jene klägerische Behauptung, dass die Frachtsätze irrthümlich berechnet worden wären, denn die Entfernung von 12 Kilometer wurde aus dem Grunde der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, weil in der fraglichen Relation nicht die thatsächliche, sondern die virtuelle Entfernung wegen Vereinfachung der Berechnung vorgeschrieben war.

Jener Umstand, dass der später, und zwar am 1. Juli 1887 in Kraft getretene Kilometerzeiger die tarifarische Entfernung in der genannten Relation auf die thatsächliche Entfernung von 4 Kilometern herabsetzte, und infolgedessen auch der Frachtsatz dieser Entfernung entsprechend reducirt wurde, konnte ebenfalls nicht in Betracht gezogen werden, weil die neuen Tarife keine rückwirkende Geltung besitzen.

Die Budapester königl. Tafel hat das erstrichterliche Urtheil aus den darin angeführten Gründen, ferner auch aus dem Grunde bestätigt, weil im Sinne des § 152 des Gesetzes vom Jahre 1868 nicht der Geklagten,

sondern der Klägerin oblag, den Beweis zu führen, dass die Daten der tarifarischen Kilometerzeiger gesetz- und reglementswidrig wären.

Die königl. ungarische Kurie hat das Urtheil der königl. Gerichtstafel bestätigt, und zwar aus den dort angeführten Gründen, sowie in der Erwägung, weil Klägerin in ihrer Appellation irrthümlich behauptet, dass sie die Gesetzwidrigkeit der Frachtberechnung bewiesen hätte, und zwar durch das Geständniss der Geklagten.

Denn die Geklagte hat wohl zugestanden, dass der Kilometerzeiger die Entfernung zwischen H. und F. mit 12 Kilometer angiebt, während diese Entfernung in der Wirklichkeit nur 4 Kilometer beträgt, aber sie hat auch zugleich hinzugesetzt, dass die 12 Kilometer für diese Strecke als virtuelle Entfernung wegen leichterer Bemessung des auf diese Strecke entfallenden höheren Frachtsatzes angenommen wurden. Hiergegen hätte Klägerin entweder zu beweisen, dass die 12 Kilometer aus Versehen in den Kilometerzeiger aufgenommen worden oder dass die Geklagte nicht berechtigt war, den Frachtsatz nach der virtuellen Entfernung zu berechnen, was aber Klägerin zu beweisen nicht einmal versucht hatte.

Nr. 2. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 5. März 1890.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1890. Nr. 38. S. 127.]

Klagerecht des Adressaten auf Schadenersatz wegen Beschädigung eines einzelnen Kollo im Falle Nichtbezuges der betreffenden Frachtsendung. Abweisung des Entschädigungsanspruches wegen der aus der natürlichen Beschaffenheit entspringenden Gefahr, wenn von einer Anzahl von Kollis die meisten unbeschädigt blieben.

J. K. klagte die Direction der ungar. Staatsbahnen mit Klage de praes. 7. November 1888 vor dem Budapester VI. B.G. auf Zahlung eines Betrages von 12 fl. und stützte seine Klage darauf, dass von 20 Colli einer an ihn adressirten Sendung eines im Werthe von 12 fl. im beschädigten Zustande eingelangt und von ihm deshalb nicht bezogen, sondern zur Verfügung des Aufgebers gestellt worden sei.

Das B.G. Budapest wies die Klage wegen Mangel der Klagelegitimation ab.

Gründe:

Das Klagerecht konnte dem Kläger nicht zuerkannt werden, weil Kläger selbst zugesteht, dass er von den 20 Colli, aus welchen die Sendung bestand, eines nicht übernommen hatte, demzufolge ihm dieses nicht ausgefolgt wurde und er über dasselbe im Sinne des § 409 des H.G. kein

Thatbestandsprotokoll aufnehmen liess, sondern die Waare zur Verfügung des Aufgebers stellte.

Unter solchen Umständen war Aufgeber allein berechtigt, das Klagerecht auszuüben. Kläger aber ist, nachdem er die Waare nicht ausgelöst hat, im Sinne des § 407 des H.G. nur berechtigt, die Ausfolgung der Waare, nicht aber deren Werth vom Frachtführer zu fordern.

Ueber Recurs des Klägers hat die Budapester königl. Tafel das Urtheil des Budapester VI. B.G. aufgehoben und zu Recht erkannt, dass die geklagten ungarischen Staatsbahnen schuldig seien, dem Kläger den Betrag von 12 fl. sammt Nebengebühren zu bezahlen.

Gründe:

Laut § 407 des H.G. kann, sobald das Frachtgut in der Bestimmungsstation ankommt, der im Frachtbriefe benannte Uebernehmer alle auf dem Frachtvertrage beruhenden Rechte ausüben.

Hieraus folgt, dass der Adressat berechtigt ist, nicht nur wegen Ausfolgung des Frachtbriefes und des Frachtgutes klagbar zu werden, sondern auch, sofern er den Frachtführer für den theilweisen Verlust oder die Beschädigung der Waare verantwortlich hält, denselben auch hierfür im eigenen Namen zu belangen.

Demzufolge können die gegen das Klagerecht des Klägers erhobenen Einwendungen nicht in Betracht gezogen werden.

Nachdem ferner die geklagte Bahnverwaltung die Entstehung der in der Klageschrift umschriebenen Schäden nicht in Zweifel gezogen hat, für jene Einwendung aber, dass die Beschädigung durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Emballage entstand, das in Abwesenheit des Klägers durch die eigenen Angestellten der geklagten Bahn aufgenommene Thatbestandsprotokoll nicht als Beweis angenommen werden konnte, hingegen der Umstand, dass von 20 Colli 19 Stück in unverletztem Zustande angekommen sind, dafür spricht, dass die Verpackung eine entsprechende war — so musste dem Klagebegehren stattgegeben werden.

Die königl. Kurie hat über Beschwerde der geklagten königl. ungar. Staatsbahnen das Urtheil der königl. Tafel aufgehoben und jenes der ersten Instanz wiederhergestellt.

Gründe:

Das zweitrichterliche Urtheil wird abgeändert und das erstrichterliche Urtheil unberührt gelassen, und wird der Kläger mit seiner Klage meritorisch abgewiesen und zwar aus dem Grunde, weil laut § 67 des Betriebsreglements die Eisenbahn in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb u. s. w. zu erleiden, nicht für

den Schaden haftet, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als Glas u. s. w., ausgenommen den Fall, dass Kläger den Beweis dafür erbringt, dass der Schaden durch das Vergehen der Bahnorgane verursacht worden ist.

Nr. 3. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 19. März 1890.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1890. Nr. 40. S. 132.]

Haftung der Bahnanstalt für die Beschädigung, welche an einer Kohlensendung anlässlich der durch ein Wagengebrechen nöthig gewordenen Umladung durch Vermengung mit Schotter und Mist entsteht. Gerichtliche Feststellung der Beschädigung einer wegen verweigerten Bezuges von der Bahnanstalt verweigerten Sendung als Voraussetzung des Schadenersatzanspruches.

Kläger fordert von der geklagten Eisenbahn den ganzen Werth für die derselben zur Weiterbeförderung übergebenen 10370 Kilogramm Steinkohlen, weil die erwähnte Waare in der Bestimmungsstation S. P. mit Schotter und Mist vermengt anlangte. Es unterliegt keinem Zweifel, dass Kläger berechtigt ist — insoferne die Waare während des Transportes beschädigt wurde — Schadenersatzansprüche zu stellen (Handelsgesetz §§ 399 und 422).

Es kann jedoch bei Veranschlagung der Summe des Schadenersatzwerthes im Sinne des bezogenen § 399 im obschwebenden Falle — da die Waare nicht in Verlust gerathen — nicht der ganze Werth der Waare, sondern nur jene Differenz als Grundlage angenommen werden, welche zwischen dem Verkaufspreis der beschädigten Waare und dem ordentlichen Handelswerthe derselben in unbeschädigtem Zustand am Ausfolgungsorte und zur Ausfolgungszeit besteht.

Da jedoch Kläger bei Anlangen der Waare am Bestimmungsorte nicht nur verabsäumte, den Zustand durch richterlichen Augenschein feststellen zu lassen, sondern die wegen Begleichung der Transportkosten nach vorheriger Anmeldung erfolgte licitationsweise Veräusserung der Waare stillschweigend duldete, konnte der vom Kläger erlittene Schaden aus Mangel an gehörigen Anhaltspunkten nicht constatirt und geklagte Eisenbahn zum Schadenersatz nicht verhalten werden. Es ist selbstverständlich, dass dadurch das Recht auf den nach Deckung der Transportkosten bei der Geklagten erliegenden Betrag von 24 fl. 39 kr. nicht berührt wird.

Nr. 4. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 17. April 1890.

[Röll. Eisenbahnr. Entsch. 1890. Nr. 41. S. 135.]

Decken, welche von dem Aufgeber einer im offenen Wagen verladenen Sendung zum Schutze derselben beigegeben werden, sind nicht als Bestandtheil der Sendung, sondern als der Bahnanstalt zur Benützung übergeben anzusehen, und kann die Bahn im Falle des Verlustes derselben die Beschränkung der Haftung auf den Maximalsatz von 30 fl. pro 50 Kilogramm nicht geltend machen.

Die Firma M. klagte die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen vor dem Budapester VI. B.G. als H.G. auf Herausgabe von zwei Stück 7 Meter langen und 5 Meter breiten wasserdichten Plachen, resp. auf Bezahlung des Werthes von 81 fl. 96 kr. c. s. c.

Das Budapester VI. B.G. verurtheilte die Geklagte, der klägerischen Firma 30 fl. an Kapital und 6 Prozent Zinsen vom 1. Juli 1887 an gerechnet — innerhalb acht Tagen bei sonstiger Execution unbedingt, ferner 51 fl. 96 kr. an Kapital sammt 6 Prozent Zinsen vom 1. Juli 1887 an gerechnet und 30 fl. Prozesskosten binnen acht Tagen bei sonstiger Exekution — in dem Falle der klägerischen Firma zu bezahlen, wenn dieselbe in der Person des M. den Schätzungseid leistet, dass die durch die klägerische Firma der geklagten Direction geliehenen zwei Stück wasserdichten Plachen 81 fl. 96 kr. werth waren.

Für den Fall der Nichtablegung des Eides wurde die Klägerin mit ihrer den Betrag von 30 fl. überschreitenden Forderung unter Aufhebung der Prozesskosten abgewiesen und die Prozesskosten gegenseitig aufgehoben.

Gründe:

Die geklagte Direction anerkannte, dass die ihr durch klägerische Firma geliehenen zwei Stück Plachen in Verlust geriethen, bestritt indess den aufgerechneten Werth derselben; da aber der Werth derselben in sonstiger Weise nicht constatirbar war, so musste diesbezüglich die klägerische Firma zum Schätzungseid zugelassen und der Ausgang des Prozesses von der Leistung oder Nichtleistung des Eides abhängig gemacht werden.

Vom Verhör der durch die angeklagte Direction angerufenen Zeugen wurde deshalb Abstand genommen, weil, wenn dieselben auch bewiesen, dass die fraglichen zwei Plachen den klägerischerseits angegebenen Dimensionen nicht entsprachen, dadurch noch nicht bewiesen wäre, dass dieselben dem aufgerechneten Werthe nicht entsprächen. Von der Einvernehmung der Experten aber wurde Abstand genommen; denn abgesehen

davon, dass die Plachen in Verlust geriethen, ist deren Werth jetzt ohnehin schon nicht mehr constatirbar und solchermaassen ist bezüglich Feststellung des Werthes, mit Ausnahme des Schätzungseides, kein sonstiger Beweis möglich. Für den Fall etwaiger Nichtleistung des Schätzungseides ist die angeklagte Direktion deshalb zur Bezahlung von 30 fl. verurtheilt worden, weil sie die Plachen in diesem Werth selbst anerkannte, während im entgegengesetzten Falle die angeklagte Direktion zur Bezahlung der ganzen geforderten Summe verurtheilt werden musste, da die Plachen derselben nicht als Fracht, sondern leihweise gegeben wurden und in diesem Falle Kläger berechtigt ist, deren ganzen Werth zu fordern.

Zur Herausgabe der Plachen in natura konnte die geklagte Direktion deshalb nicht verpflichtet werden, weil dieselben in Verlust geriethen und daher die geklagte Direktion nicht in der Lage ist, dieselben in natura zurückzugeben. Für den Fall der Nichtleistung des Eides wurden die Prozesskosten deshalb gegenseitig aufgehoben, weil Kläger in diesem Falle theilweise prozessverlustig wird, während im entgegengesetzten Falle die geklagte Direktion als vollständig prozessverlustig auch zur Bezahlung der Prozesskosten zu verpflichten war.

Die Budapester königl. Tafel hat jenen Theil des erstrichterlichen Urtheiles, welcher die Angeklagte zur Bezahlung von 30 fl. und 6 Prozent Zinsen vom 1. Juli 1887 verpflichtete, bestätigt, im Uebrigen jedoch den Kläger mit seiner Forderung von 51 fl. 96 kr. an Kapital und Zinsen unbedingt abgewiesen und die Prozesskosten gegenseitig aufgehoben.

Gründe:

Kläger hat nicht nachgewiesen, dass er die geforderten Plachen der Eisenbahngesellschaft geliehen hat und kann, zumal Kläger die Behauptung der geklagten Eisenbahn — dass die Bedeckung der mit Eichenrinde beladenen Eisenbahnwagen nicht Pflicht der Eisenbahn, sondern Pflicht, resp. im Interesse der klägerischen Firma als Aufgeberin war — nicht widerlegte, vom Leihen keine Rede sein; demzufolge werden die Plachen sammt der Eichenrinde, zu deren Bedeckung dieselben dienten, als zur Weiterbeförderung übergebene Waaren betrachtet und sind bei dem für dieselben festzusetzenden Schadenersatzanspruche dieselben Vorschriften maassgebend, wie bei anderen, zur Beförderung übergebenen und in Verlust gerathenen Waaren. Da aber Kläger nicht leugnete, dass im Sinne des § 68 des Eisenbahnbetriebsreglements für in Verlust gerathene Waare höchstens 30 fl. pro Zollcentner zu bezahlen ist, welchem Reglement er sich, aus Mangel an entgegengesetztem Uebereinkommen, unterwarf, ist diese Bestimmung gemäss § 420 des Handelsgesetzes bei Ausstellung des Frachtbriefes, resp. auf Grund der in demselben berufenen Betriebsreglements für den Aufgeber bindend.

Da Kläger nicht nachwies, dass die geforderten Plachen einzeln 25, zusammen also ein Maximalgewicht 50 Kilogramm überschritten, so kann für dieselben eine grössere — als die durch Geklagte angebotene — Entschädigungssumme von 30 fl. nicht beansprucht werden und ist demzufolge die Geklagte nur zur Bezahlung dieser Summe verpflichtet, mit der diese Summe überschreitenden Forderung aber war Kläger abzuweisen. Die Geklagte zur Bezahlung von 45 fl. 50 kr. Entschädigung deshalb zu verurtheilen, weil dieselbe früher der klägerischen Partei so viel angeboten hat, liegt kein Grund vor, da Kläger dieses Anerbieten nicht acceptirte und letzteres deshalb für Geklagte nicht bindend war. Die Zinsen von dem zugesprochenen Kapital waren vom 1. Juli 1887 zu berechnen, weil geklagte Eisenbahn es nicht bestritt, dass die Entschädigungspflicht schon damals begonnen hat, und die dem Kläger gebührenden 30 fl. nicht bei Gericht deponirt wurden.

Die Prozesskosten wurden deshalb gegenseitig aufgehoben, weil Kläger nur theilweise im Prozess obgesiegt hat und Geklagte die zugesprochene Summe der Klägerin freiwillig anbot, somit zum Prozess keinen Anlass bot.

Die königl. Kurie hat das Urtheil der königl. Tafel abgeändert und das erstrichterliche Urtheil wiederhergestellt, und zwar aus dessen Gründen, sowie deshalb, weil klägerische Firma die Plachen nicht zur Verfrachtung, sondern zur Benützung während des Transportes der geklagten Eisenbahn übergeben hat, infolgedessen der § 68 des Betriebsreglements nicht angewendet werden kann.

Nr. 5. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 18. September 1890.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 289. Nr. 562 d.]

Stempel bei Kauf eines Erfindungspatents.

Der Kauf eines Erfindungspatents ist als Kauf einer beweglichen Sache stempelpflichtig. Es ist nicht der blosse Vertragsstempel zu entrichten.

Nr. 6. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 22. September 1890.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 289. Nr. 565.]

Der Vertrag, durch welchen sich die Eisenbahn verpflichtet, die Produkte des Eigenthümers unter Anlage eines Schienengeleises auf ihren Betriebsmitteln nach dem Hauptgeleise zu befördern, bedingt nicht den Stempel für Sachmiethe.

Die Klägerin legte ein Schienengeleise nach der Spree an; sie hat sich dem Grundeigenthümer verpflichtet, ein zweites Schienengeleise ab-

zuzweigen, auf welchem sie die land- und forstwirthschaftlichen Erzeugnisse des Gutes gegen eine Vergütung von 2 Pf. für den Centner in das Hauptgeleise und von da nach der Spree zu befördern hat. Der Grundeigenthümer hat sich nicht die Benutzung des zweiten Geleises ausbedungen, sondern die Klägerin hat mit ihrer Dampf- oder anderen Kraft zu befördern. Deshalb keine Sachmiethe.

Nr. 7. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 9. Oktober 1890.

Enteignung. Berücksichtigung von Wertherhöhungen oder Verminderungen in Folge eines städtischen Bebauungsplanes und projektirter Bahnhofsanlagen.

In voller Uebereinstimmung mit der Begründung des Revisionsurtheils vom 6. Dezember 1888 geht das Berufungsgericht von dem Grundsatze aus, es sei der Werth zu berechnen, welchen das Grundstück des G. zur Zeit der durch den Fiskus erfolgten Enteignung — 27. Januar 1884 — gehabt hat, bei dieser Berechnung aber zu berücksichtigen, dass, da nach dem städtischen Bebauungsplane vom 3. Oktober 1882 das Grundstück seinem ganzen Umfange nach in die Strasse fiel, sein Werth sich fortan durch die Höhe der Entschädigung bestimmte, welche die Stadt im Falle der zum Zwecke der Strassenanlage vorgenommenen Enteignung nach dem vollen Werthe des Grundstücks, aber ohne Rücksicht auf eine erst in Folge des Bebauungsplanes eintretende Wertherhöhung oder Werthverminderung zu gewähren hatte. Das Berufungsgericht hat Sachverständige vernommen, und auf Grund deren Gutachtens die Entschädigungssumme erhöht, indem es annahm, „dass das enteignete Grundstück seine Wertherhöhung lediglich durch das Projekt der neuen Bahnhofsanlage erfahren hat, und dass das städtische Alignement vom 3. Oktober 1882 hierauf gar keinen Einfluss gehabt hat“. Nach dem Inhalt des Gutachtens liess sich schon bei Beginn der 1870er Jahre in Rücksicht auf die längst geplante Ausführung der Centralbahnhofsanlagen eine früher nicht vorhandene Kauflust für Grundstücke ähnlicher Lage beobachten und wurde mit dem Fortschreiten der Vorarbeiten der Werth der in der Nähe der projektirten Anlagen belegenen Liegenschaften wesentlich erhöht, und zwar um so mehr, als der enorme Complex, welcher bis dahin, durch die vorhandenen Eisenbahngeleise resp. Dämme unzugänglich und jeden Alignements entbehrend, von der Bauspeculation unberührt bleiben musste und nur als Ackerland verwendbar war, nunmehr Bauterrainqualität erlangte. Die Grundstücke konnten als

Spekulationsobjekte auch schon vor Feststellung des städtischen Alignements verkauft werden. Dass von den im Jahre 1888 und 1889 gezahlten Preisen zurückgeschlossen ist auf den Werth, welchen die Liegenschaft im früheren Zeitpunkt hatte, ist nicht unzulässig.

Nr. 8. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 14. Oktober 1890.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1890. Nr. 44. S. 143.]

Voraussetzungen der Ersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber der Versicherungsgesellschaft bezüglich des an den Versicherten geleisteten Ersatzes des Werthes eines angeblich in Folge Funkenfluges der Lokomotive in Brand gerathenen Gegenstandes.

Die Erste ungarische allgemeine Assekuranzgesellschaft klagte die königl. ungarischen Staatsbahnen, beziehungsweise die königl. Finanzprokuratur auf Zahlung eines Schadenersatzbetrages von 724 fl. 65 kr., indem sie geltend machte, dass das Getreide des Paul A., welcher bei Klägerin versichert war, durch den von einer Lokomotive der ungarischen Staatsbahnen verursachten Funkenflug in Brand gesteckt wurde, und der Schadenersatz hierfür dem Genannten seitens der Klägerin geleistet wurde.

Gründe:

Die von Seite der geklagten königl. ungarischen Staatsbahnen erhobene Einwendung, dass die königl. ungarische Finanzprokur zur Vertretung der königl. ungarischen Staatsbahnen nicht berufen wäre, konnte im Sinne des § 84 des Gesetzartikels LIV. vom Jahre 1868 nicht als stichhaltig angesehen werden, da es als erwiesen erscheint, dass die Bahnlinie, auf welcher die Lokomotive verkehrte, deren angeblicher Funke das Getreide anzündete, das Eigenthum des königl. ungarischen Staates bildet, und aus dem Auszuge aus dem Firmenprotokolle auch nicht ersichtlich ist, dass die Vertretung anders zu geschehen habe.

In merito stützt die klagende Gesellschaft das Klagebegehren auf die Behauptung, dass ein Funken der Lokomotive des Bahnzuges jenes Feuer verursachte, welches das Getreide in Brand steckte, wofür die Klägerin den Schadenersatz pro 724 fl. 65 kr. dem Versicherten ausgezahlt habe. Da dieses von Seite der Geklagten in Abrede gestellt wird, lag es der klagenden Firma ob, zu erweisen, dass ein Funkenaussprühen an bewusster Stelle stattgefunden habe und dass der Brand durch dieses Funkenaussprühen verursacht worden sei. Dieser Umstand wurde aber durch die verhörten Zeugen nicht nachgewiesen, da von den verhörten

Zeugen keiner diese Wahrnehmung gemacht hat, und sämmtliche nur auf Grund einer Folgerung ihre Aussagen gemacht haben.

Ist nun nicht nachgewiesen, dass die Geklagte die Urheberin des Schadens war, so entfällt als gegenstandslos die weitere Einwendung der Geklagten betreff des Nichtvorliegens eines Verschuldens und bezüglich der Höhe der Ersatzsumme.

Die königl. Tafel zu Badapest gab der Appellation der klagenden Gesellschaft gegen das Urtheil der ersten Instanz keine Folge und bestätigte auch die königl. Kurie das Urtheil der ersten Instanz mit Rücksicht auf die Begründung desselben.

Nr. 9. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 17. Oktober 1890.

[Bolze. Prax. Bd. 11. S. 290. Nr. 566.]

Prolongation einer bestehenden Bürgschaft ist nicht stempelpflichtig.

Die Stempelpflichtigkeit der Urkunde war zu verneinen, weil es sich bei derselben lediglich um die Prolongation einer bestehenden Bürgschaft handelte; für eine derartige Erklärung ist eine Stempelpflichtigkeit im Tarif nicht angeordnet.

Nr. 10. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 22. Oktober 1890.

Einwendung des eigenen Verschuldens des Verunglückten nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.G.Bl. Nr. 27; das Hineintreten in die Geleise zwischen die in Bewegung befindlichen Waggons begründet ein solches Verschulden und befreit die Bahn von der Haftpflicht.

Wie aus den Aussagen der Zeugen Wenzel R. und Wenzel H. hervorgeht, ist Franz N. dadurch verunglückt, dass er bei der Verschiebung von Waggons zwischen dieselben trat, als sie bereits in Bewegung gesetzt waren. Dies war ihm durch die bezüglichen Dienstesvorschriften ausdrücklich untersagt, und es konnte ihm auch nach der Natur der Sache nicht unbekannt sein, dass dadurch sein Leben gefährdet werde. Wenn er es dennoch that, so hat er den ihm zugegangenen Unglücksfall selbst verschuldet, und es liegen keine genügenden Gründe zur Annahme vor, dass er zu seiner unvorsichtigen Handlungsweise aus Verschulden der geklagten Gesellschaft, bezw. der Organe derselben, wie das k. k. O.L.G. ausgesprochen hat, genöthigt oder auch nur veranlasst worden wäre.

Was insbesondere die Abgabe des Signales zur Bewirkung der Bewegung des Zuges betrifft, so kann es mit Rücksicht auf die Aussagen

der Zeugen Franz Z., Jakob S., Carl H. und Wenzel H. wohl keinem Zweifel unterliegen, dass Franz N. das diesfällige Zeichen mit der Mundpfeife gegeben habe, und es hat der Zeuge Wenzel H. bestätigt, dass das Signal auch mit der Handlaterne gegeben wurde, wobei bemerkt wird, dass es nach dem Ausspruche der Sachverständigen belanglos ist, ob dieses Signal vom Lokomotivführer selbst wahrgenommen oder aber dieser davon durch den Heizer in Kenntniss gesetzt wurde.

Uebrigens kommt die Signalabgabe für den gegebenen Fall nicht weiter in Betracht, weil ja feststeht, dass N. sich zur Zeit, als sich die Waggons in Bewegung setzten, nicht zwischen denselben befand, sondern erst später zwischen dieselben hineintrat. Auch der Umstand, dass der Wechsel nicht von dem betreffenden Weichenwärter gestellt worden war, ist unentscheidend, weil, wenn auch hierdurch N. genöthigt war, den Wechsel selbst zu stellen, er deshalb noch nicht in die Nothwendigkeit versetzt war, zwischen die bereits in Bewegung befindlichen Wagen zu treten. Er that dies, um die abzustossenden Wagen abzukuppeln, und zwar, wie aus der Aussage des Jakob S. hervorgeht, wahrscheinlich aus dem Grunde, weil die Ketten der zu verschiebenden Waggons angespannt waren und N. durch die Veranlassung des Zurückfahrens des Zuges bewirken wollte, dass die Ketten nachgeben, um dann mit weniger Anstrengung das Aushängen der Wagen vornehmen zu können. Er hätte aber, wenn er schon die Wagen nicht vorher abgekuppelt hat, vorerst das Anhalten des Zuges veranlassen und dann erst zwischen die Wagen treten sollen. Der Umstand also, dass Franz N. den Wechsel selbst stellen musste, steht mit dem Unglücksfalle nicht in ursächlichem Zusammenhange. Gleiches gilt in der Richtung, dass bei der Verschiebung die Functionen der Leitung und der Ausführung in der Person des Franz N. vereinigt waren. Denn Letzterer hätte unter allen Umständen nicht zwischen die Wagen, wenn sie in Bewegung waren, eintreten sollen; das etwa vorschriftswidrige Unterbleiben der Theilung der Geschäfte des Aushängens der Wagen und der Beaufsichtigung des Verschiebens derselben hat aber den Unglücksfall nicht herbeigeführt, wonach auf die Frage, ob seitens der Organe der geklagten Gesellschaft diesfalls thatsächlich instruktionswidrig oder überhaupt ungehörig vorgegangen wurde, nicht weiter einzugehen kommt.

Es kann daher nicht gesagt werden, dass Franz N. genöthigt war, um seiner bezüglichen Dienstobliegenheit nachzukommen, zwischen die bereits in Bewegung befindlichen Wagen hineinzutreten; es ergiebt sich vielmehr, dass er nur durch seine eigene Unvorsichtigkeit verunglückt ist, und war demnach das auf Abweisung der Klage lautende erstrichterliche Urtheil zu bestätigen.

Nr. 11. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 23. Oktober 1890.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 290. Nr. 567.]

Stempelpflichtigkeit eines im Korrespondenzwege geschlossenen Werkverdingungsvertrages.

Zwischen Kläger und G. ist ein Werkverdingungsvertrag geschlossen; die vom Kläger unterzeichnete Urkunde ist vorgelegt, nicht aber die von G. unterzeichnete Gegenurkunde. Der Berufungsrichter hat aber angenommen, dass diese inhaltlich mit jener übereinstimmte. Die ausgewechselten Schreiben hatten auch, nach der weiteren Annahme des Berufungsrichters lediglich den Zweck, ein schon vorher mündlich vereinbartes Geschäft zu beurkunden und als Beweismittel für dieses zu dienen; woraus gefolgert ist, dass dieselben in ihrer Zusammensetzung eine stempelpflichtige Vertragsurkunde bildeten. Die Stempelpflichtigkeit durfte deshalb angenommen werden, wenn schon die andere Urkunde nicht vorlag.

Nr. 12. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 11. November 1890.

Substantiirung der Regressklage der Eisenbahn gegen einen Beamten, welcher die Verletzung eines anderen beim Betriebe verschuldet hat.

Allerdings hat der beklagte Lokomotivführer zugestanden, dass er den Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge auf der Station Neu-Offenbach schuldvoll veranlasst habe; dagegen stellt er in Abrede, dass hierdurch dem Heizer K. eine Körperverletzung zugefügt worden sei, in deren Folge dieser einen Anspruch auf Entschädigung gegen ihn, den Lokomotivführer, erlangt habe. Es muss daher, gleichviel aus welchem Grunde die Eisenbahndirektion eine Schadensersatzklage gegen den Beklagten erheben will, dem letzteren immer nachgewiesen werden, dass den Heizer K. bei der fraglichen Gelegenheit in der That ein zur Entschädigung verpflichtender Unfall betroffen habe. Ausserdem hat die Klägerin, falls sie sich nicht auf § 98 des Unfall-Versicherungs-Gesetzes beziehen will oder kann, noch ihre Aktivlegitimation zur Sache, also den Uebergang des Entschädigungsanspruchs auf sie selber besonders darzuthun. Die Begründung des jetzt geklagten Anspruchs, der der Klägerin durch das Verschulden des Beklagten entstandene Schaden bestehe eben darin, dass die Klägerin dem bei dem Zusammenstoss angeblich verletzten K. schiedsrichterlich zur Zahlung einer Rente verurtheilt wurde, wurde nicht als ausreichend an-

erkannt. Die Thatsache allein, dass die Beklagte auf Klage des K. im Verwaltungsverfahren zur Schadloshaltung verurtheilt worden ist oder dem angeblich Verletzten thatsächlich eine Entschädigungsrente zahlt, reicht zur Begründung ihrer Klage gegen Lokomotivführer H. nicht aus.

Nr. 13. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 12. November 1890.

Auch für das Enteignungsrecht gilt der Grundsatz, dass Sache und Kaufpreis nicht zugleich genutzt werden dürfen.

Der Satz, dass keine Partei wider den anderen Willen Sache und Preis zugleich nutzen darf — A. L. R. I., 11, § 109 —, ist auch bei der Enteignung anzuwenden. Deshalb wurde auf Zinsen von der Enteignungssumme erkannt. Der übereinstimmende Wille der Betheiligten war dahin gegangen, dass schon vor Abschluss des Enteignungsverfahrens die Parzelle in den Besitz der Stadt übergehen solle, und dieser gemeinsame Wille ist in dem beiderseitigen Verhalten zum Ausdruck und zur Ausführung gelangt. Durch Freilegung der enteigneten Fläche ist die Verbreiterung der Strasse eingetreten. Da nun auch, wie aus dem Verhalten der Stadtverwaltung entnommen ist, auf ihrer Seite der Besitzwille vorhanden war, so genügt das, um festzustellen, dass die Parzelle durch die Stadt in Besitz genommen ist.

Nr. 14. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 20. November 1890.

Verlust des Anspruchs auf statutenmässige Pension bei unfreiwilliger Entlassung wegen groben Dienstvergehens. Richterliche Prüfung, ob ein solches vorliegt.

Nach dem Statut der Pensionskasse der Beamten einer Eisenbahngesellschaft findet ein Anspruch auf Pension nicht statt, wenn der unfreiwilligen Entlassung ein grobes Dienstvergehen zu Grunde liegt. Ein Schaffner war entlassen, nachdem er seinen Vorgesetzten, einen Stationsassistenten, von diesem gereizt, Henpferd und Ochse gescholten hat. Das die Pensionskasse verurtheilende Berufungsurtheil aufgehoben, zurückverwiesen. Es fehlt an einer eingehenden Auslegung, was das Statut unter grobem Dienstvergehen versteht. Es liegt nahe, dass hierunter ein solches Dienstvergehen verstanden wird, welches die — mit dem Verluste des Gehalts- und gesetzlichen Pensionsanspruchs verbundene Dienstentlassung

im Wege des Disciplinarverfahrens gerechtfertigt haben würde. Solchenfalls würde der Inhalt der hierüber sich verhaltenden gesetzlichen Vorschriften (§§ 2, 17 des Preuss. Gesetzes vom 21. Juli 1852) bei der Begriffsfeststellung zu verwerthen gewesen sein. Es könnte aber auch beabsichtigt sein, unter Absehen von jeder Gesetzesanalogie die Feststellung, ob ein Dienstvergehen als ein grobes anzusehen sei, in jedem Falle lediglich der freien richterlichen Beurtheilung an der Hand der Auffassung des gewöhnlichen Lebens zu überlassen.

Sind bei der Feststellung des wahren Gewichts des zur Beurtheilung stehenden Vergehens auch die frühere Dienstführung des entlassenen Beamten und namentlich die von demselben erlittenen Vorstrafen in Betracht zu ziehen, so liegt kein ersichtlicher Grund vor, diese Betrachtungen auf die Erforschung des Motivs der letzten Verfehlung zu beschränken und nicht auch auf die ganze dienstliche Haltung des Beamten zu erstrecken, welche doch für die Qualificirung der Einzelhandlung gleichfalls von unverkennbarer Bedeutung ist. Denn was etwa bei einem sonst pflichttreuen und tüchtigen Beamten einer augenblicklichen Erregung oder Uebereilung zu Gute gehalten werden kann, gewinnt einen anderen Charakter, wenn es sich um einen Beamten handelt, der bereits wegen ähnlicher Vergehen häufig bestraft und wiederholt mit Dienstentlassung bedroht ist. Es wäre immerhin ein nicht unbedenkliches Ergebniss, wenn ein Beamter, der wegen vielfacher, wenn auch einzeln nicht grober Dienstvergehen schliesslich im Amte nicht belassen werden kann, hinsichtlich seines Pensionsanspruchs besser gestellt sein sollte als ein sonst tüchtiger Beamter, der wegen eines einzigen groben Verstosses gegen die Disziplin entlassen ist. Mindestens bedarf es einer eingehenden Prüfung, ob das Statut in diesem Sinne aufzufassen ist, und es erhellt nicht, dass der Berufungsrichter solche vorgenommen hat, da seine Gründe hierüber nichts ergeben.

Nr. 15. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 3. Dezember 1890.

Conventionalstrafe für verspätete Lieferung darf nicht gefordert werden, wenn die letztere ohne Vorbehalt angenommen worden ist.

Der Kläger hat an den Beklagten Kessel und Maschinen mit Zubehör zu liefern und zu montiren. Für jede Woche verspäteter Inbetriebsetzung nach dem 1. Oktober hatte Beklagter das Recht, eine Konventionalstrafe von 500 Mark von der letzten Zahlungsrate ab in Abzug zu bringen. Die Lieferung und Montage waren am 1. Oktober nicht vollendet. Beklagter will deshalb für die Wochen von da ab bis 28. November Kon-

ventionalstrafe vom Kaufpreis abrechnen. Damit wurde er nicht gehört. Denn der Beklagte hatte die Lieferung ohne Vorbehalt angenommen; dass die Konventionalstrafe vom Kaufpreis abgezogen werden sollte, schliesst die Anwendung von A. L. R. I., 5, § 307 nicht aus. Eine vertragsmässige Abmachung der Kontrahenten, dass es eines Vorbehalts der Strafe nicht bedürfen solle — R. O. H. G. E. 11, S. 440 —, kann darin nicht gefunden werden.

Nr. 16. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 3. Dezember 1890.

[Bolze, Prax. Bd. 11, S. 280, Nr. 550.]

58 Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874. Berücksichtigung des örtlichen und wirthschaftlichen Zusammenhanges zweier städtischer Grundstücke bei der Werthbemessung.

Das Grundstück 15 stand mit dem zweiten dem Kläger gehörigen Grundstück Spandauerstrasse Nr. 69 in örtlichem und wirthschaftlichem Zusammenhange; beide Häuser hatten einen gemeinschaftlichen (zu Nr. 69 und dem mit diesem verbundenen Kanalterrain gehörigen) Hofraum, waren durch einen hölzernen Zwischenbau (Galerie) verbunden und im ersten Stock an denselben Miether vermiethet, im zweiten Stock von dem Kläger selbst bewohnt. Die aus diesem Zusammenhange für das Grundstück Papenstrasse 15 erwachsenden Vortheile waren nach § 8 des Enteignungsgesetzes bei Feststellung der Entschädigung zu berücksichtigen. Dass die Anlage der Galerie der Berliner Baupolizeiordnung zuwiderlaufe, entscheidet nicht. Denn der wirthschaftliche Zusammenhang zwischen beiden Grundstücken beruht nicht blos auf jener Galerie. Auch ist unerwogen geblieben, ob die Galerie in ihrem gegenwärtigen Zustande nicht wie bisher, so auch ferner geduldet worden wäre, und ob nicht der direkte Zusammenhang der beiden Häuser mit den daraus sich ergebenden wirthschaftlichen Vortheilen entsprechenden Zwischenbaues hätte gewahrt werden können.

Nr. 17. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 16. Dezember 1890.

Führung des Nachweises über die vertragsmässig versprochene Gewähr der für den Eisenbahnbau nothwendigen Grundstücke.

Für den Nachweis, dass dem Kläger sämmtliche für den Eisenbahnbau nothwendigen Grundstücke an die Hand gegeben worden seien, was er den Beklagten garantirt hatte, hat Kläger Beweis dahin angetreten, dass bei Abschluss und Niederschrift des Vertrags ausdrücklich gesagt

worden sei, die Verkaufsversprechen der Grundeigenthümer brauchten nicht schriftlich zu sein, dass nach der erklärten Absicht der Parteien der Kläger seiner Verpflichtung bezüglich der Verkaufsversprechen und der Garantie genügte, wenn die Grundeigenthümer zur Abtretung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains ohne Expropriation gegen bestimmte oder durch Sachverständige zu bestimmende Preise bereit seien. Die Gründe, mit welchen dieses Beweiserbieten abgelehnt wird, lassen sich im Wesentlichen dahin zusammenfassen, dass, wenn auch die Uebereinkunft so wie behauptet bewiesen würde, dennoch ein anderer als blos mündlicher Nachweis der Verkaufsversprechen zu führen wäre. Abgesehen davon, dass aus dieser Ausführung sich nicht entnehmen lässt, was für eine bestimmte Art von Nachweis gefordert wird, versagt sie dem Vertrage, wie Kläger ihn beweisen will, seine Wirkung, verstösst also gegen Code 1134.

Nr. 18. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 18. Dezember 1890.

[Bolze, Prax. Bd. 11. Nr. 228 S. 111.]

Bedeutung einer bedingungslos durch Revers erklärten Verpflichtung, zu einem Eisenbahnbau einen Geldbeitrag zu leisten.

Ein Fabrikbesitzer S. hatte ursprünglich einen Revers ausgestellt, er wolle dem Kreise zu einem Eisenbahnbau 10 000 *M.* unter der Bedingung zahlen, dass bei seiner Fabrik eine Haltestelle eingerichtet werde oder ein Strang nach seiner Fabrik gelegt würde. Als der Landrath die Annahme des Reverses mit dem bedingten Versprechen ablehnte, zog S. in Berlin über das Projekt des Bahnbaues Erkundigungen ein, deren Ergebniss ihn veranlassten, einen Revers mit einem unbedingten Versprechen abzugeben. Auf Zahlung der 10 000 *M.* verklagt, wendete er ein, dass der alleinige, dem Kläger bekannt gewesene Zweck seines Versprechens die Erlangung einer Haltestelle bei seiner Fabrik oder doch einer Schienenverbindung zwischen der letzteren und dem Geleis der zu erbauenden Eisenbahn gewesen sei, und dieser Zweck, wie schon jetzt feststehe, nicht erreicht werde, sodass die Bahnanlage ihm einen Vortheil überhaupt nicht mehr gewähre; der Klage stehe also der, auf A. L. R. I., 5, § 380 gegründete Einwand der veränderten Umstände entgegen. Damit wurde er nicht gehört, seine Revision zurückgewiesen. Dahingestellt gelassen, ob nicht von veränderten Umständen i. S. A. L. R. I., 5, §§ 378 ff. nur dann die Rede sein könne, wenn in denjenigen thatsächlichen Verhältnissen, welche zur Zeit des Vertragsschlusses bestanden haben und für den Entschluss zur Eingehung des Vertrages bestimmend gewesen sind, hinterher

eine den Vertragszweck vereitelnde Veränderung, sei es durch Wegfall eines als fortbestehend vorausgesetzten, sei es durch Eintritt eines nicht erwarteten neuen Umstandes, eingetreten sei, dass hingegen der blosse Nichteintritt eines erwarteten Umstandes als eine solche Veränderung der thatsächlichen Verhältnisse grundsätzlich nicht anzusehen sei. Nachdem der Vertreter des Kreises durch Ablehnung der vom Beklagten gestellten Bedingung klar zu erkennen gegeben hatte, dass er die Verpflichtung des letzteren von dem Eintreffen des erwarteten Ereignisses nicht abhängig machen lassen wolle, ist der Beklagte durch Aufgeben der fraglichen Bedingung auf diesen Willen eingegangen. Wenn er dies auch nur in der sicheren Erwartung gethan haben mag, dass seine Voraussetzung sich realisiren werde, so bildete diese Erwartung doch nunmehr nur ein Motiv für die unbeschränkte Uebernahme der Verpflichtung und nicht einen rechtserheblichen Bestandtheil seiner vertraglichen Willenserklärung. Das Verhalten des Beklagten lässt hiernach keine andere Deutung zu, als dass er zwar gegen den Nachtheil getäuschter Erwartung gesichert zu sein glaubte, immerhin aber, um sich andererseits die Möglichkeit eines erstrebten Vortheils zu verschaffen, dem gegnerischen Verlangen entsprechend, das Risiko der Nichtrealisirung des vorausgesetzten Ereignisses auf sich nahm. Mit dieser seiner eigenen Willenserklärung aber darf er sich nicht dadurch in Widerspruch setzen, dass er jetzt den nämlichen Umstand, den er nicht zur Bedingung seiner Verpflichtung hat machen wollen, gleichwohl unter Berufung auf den für solche Fälle nicht gegebenen § 380 zur Resolvirung des Vertrages benutzen will.

Nr. 19. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 20. Dezember 1890.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 281. Nr. 551.]

§§ 8, 30 Preuss. Enteign.Ges. vom 11. Juni 1874. Begründung des Sachverständigen-Gutachtens.

Der vom Berufungsrichter vernommene Sachverständige hat das enteignete Grundstück noch niedriger geschätzt als der im Enteignungsverfahren vernommene Sachverständige. Danach ist die Klage abgewiesen, Revision zurückgewiesen. Dass das Gutachten des gerichtlich vernommenen Sachverständigen einer speziellen Ertragsberechnung der enteigneten Parzellen entbehrt, kann als ein wesentlicher Mangel im Sinne des § 259 C. P. O. nicht angesehen werden. Der Sachverständige klassifizirt das zu schätzende Land nach seiner Ertragsfähigkeit und giebt dadurch genügend zu erkennen, dass er die letztere seiner Schätzung zu Grunde gelegt hat. Das entspricht den anerkannten Grundsätzen, nach denen der volle Werth

eines enteigneten Grundstücks zu bestimmen ist (§ 8 des Enteignungsgesetzes; vgl. Loebell, Note 3, S. 46). Die „ortsüblichen Preise“ zur Landwirthschaft dienender Grundstücke, von denen der Sachverständige ausgeht, richten sich eben nach ihrer Ertragsfähigkeit.

Nr. 20. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 30. Dezember 1890.

Stempel bei Umtausch von Eisenbahnobligationen.

Ein Stempel nach dem Reichsgesetz vom 29. Mai 1885, Nr. 4 A^2 des Tarifs ist von einer Mecklenburgischen Bank mit Recht erhoben, da dieselbe den Umtausch der 5proc. Prioritäts-Obligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft gegen 4proc. Prioritätsobligationen derselben Gesellschaft im Verhältnisse von 100 : 110,50, ferner den Umtausch 4proc. Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen gegen $3^1/_2$proc. Preussische Konsols vermittelt hat. Wäre anzunehmen gewesen, dass das Anschaffungsgeschäft ausgeschlossen sei, wenn bei den ausgegebenen neuen Papieren nur eine Zinsreduktion vorliegt, so liegt hier nicht blos eine Zinsreduktion vor. Bei den Kaschau-Oderberger Obligationen vergrössert sich neben der Zinsermässigung die Schuld, und diese vergrösserte Schuld unterliegt einem neuen Tilgungsplan; bei der Operation des Preussischen Finanzministeriums treten an die Stelle von Prioritätsobligationen zwar im Nennbetrage gleiche, aber der Ausloosung nicht unterliegende Schuldverschreibungen mit herabgesetztem Zinsfusse. In beiden Fällen handelt es sich im Verhältnisse zu den bisherigen Werthpapieren um neue und vom wirthschaftlichen Standpunkte aus wesentlich andere Werthpapiere. Die Sache würde nicht anders liegen, wenn die neuen Papiere an Zahlungsstatt für die gekündigten alten gegeben wären. Dies Geschäft ist gewiss Anschaffungsgeschäft.

Nr. 21. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 12. Januar 1891.

Stempel bei Simultangründung einer Aktiengesellschaft.

Die Simultangründung einer Aktiengesellschaft ist für den einzelnen Gründer Anschaffungsgeschäft. Der Gründungsvertrag ist nicht unentgeltlich, weil die Anschaffung der Aktien gegen Erfüllung der vertraglichen Gegenleistung erfolgen soll. Dass die Zahlung des Preises an den erfolgen müsste, welcher die Sache zu verschaffen verpflichtet ist, ist nicht erfor-

derlich. Freilich erfolgt die Zutheilung der Aktien erst durch die Aktiengesellschaft, nachdem dieselbe in das Handelsregister eingetragen worden ist. Allein für die Eintragung ist der Gründervertrag maassgebend, da auf Grund desselben die Anmeldung und die sonst erforderliche Erklärung zum Handelsregister abgegeben wurde, und für die Bedeutung des Anschaffungsgeschäfts kommt es darauf nicht an, ob durch das vertragliche Geschäft allein der in demselben zum Ausdruck gebrachte Wille, Aktien zu erwerben und zu gewähren (anzuschaffen und zu verschaffen), auch seine Verwirklichung gefunden hat.

Nr. 22. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 14. Januar 1891.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 282. Nr. 559.]

§ 8 Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874 Bauplatzqualität. Zeitpunkt der Werthfeststellung.

Für die Frage, ob das Grundstück als Bauplatz zu schätzen war, hat der Berufungsrichter mit Recht den Zeitpunkt für maassgebend erachtet, wo mit Umlegung der Wege der Eingriff in die Rechtssphäre des Klägers sich vollzog, und von diesem richtigen Gesichtspunkte das Vorbringen des Klägers, dass seine Grundstücke in den Bebauungsplan von Gollnow aufgenommen seien, beurtheilt. Auch im Uebrigen lässt die Begründung des Berufungsurtheils einen Rechtsirrthum nicht erkennen. Das gilt insbesondere von der Annahme, dass das Grundstück nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge nicht in naher Zukunft sich als Bauplatz hätte verwerthen lassen, und von der aus dieser Feststellung für die Schätzung des dem Kläger erwachsenen Schadens gezogenen Folgerung. Denn das physische Geeignetsein des Grundstücks zur Bebauung und die blosse Möglichkeit einer späteren Verwerthung als Bauplatz genügen nicht, um dem Grundstück für die Gegenwart den Werth einer Baustelle zu verleihen, wenn nicht eine bestimmte Aussicht auf die künftige Verwerthbarkeit als solche vorhanden ist, die sich in einer verstärkten Nachfrage ausspricht und demgemäss den merkantilen Werth des Grundstücks beeinflusst. (Vgl. Löbell, Enteignungsgesetz, S. 54.)

Nr. 23. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 15. Januar 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. V. Jahrg. 1891. Nr. 2. S. 13.]

Dem Eisenbahnbediensteten gebührt der strafrechtliche Schutz gemäss §§ 68 und 312 Str.G. ohne Rücksicht darauf, ob er im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung beeidet ist oder nicht. Der Bahnbedienstete, welcher

eine die Bahnpolizeivorschriften übertretende Person zur Feststellung der Personenidentität zum nächstgelegenen Gemeindeamt begleitet, ist während dieser Begleitung als in Dienstausübung begriffen anzusehen und kommt ihm auch hierbei der Schutz des Strafgesetzes zu.

Die Beschwerde bekämpft den in der Richtung der §§ 81 und 312 St.G. ergangenen Schuldspruch vermöge der Erwägung, dass das Urtheil an einer Unvollständigkeit leide. Um einen bei einer Eisenbahn Angestellten den im § 68 St.G. bezeichneten Personen beizählen zu können, bedürfe es des Nachweises, dass derselbe in Gemässheit des § 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.G.Bl. Nr. 1 ex 1852, in Eid genommen wurde, und dass Bahnwächter T., welchen der Angeklagte beschimpfte und an welchen er gewaltsam Hand anlegte, beziehungsweise die Drohungen richtete, im Sinne der citirten Vorschrift beeidet war, stellte das Urtheil nicht fest. Diese Ausführungen sind nicht geeignet, den angerufenen Nichtigkeitsgrund der Z. 5 § 281 St.P.O. zu begründen. Eine Unvollständigkeit im Sinne des § 270, Z. 6 St.P.O. — welche allein unter die Bestimmung der Z. 6, § 281 St.P.O. fällt — liegt nur dann vor, wenn bei der Hauptverhandlung concrete Thatsachen vorkamen, welche bei den Feststellungen des Urtheiles nicht berücksichtigt wurden, wiewohl sie nach § 270, Z. 7 St.P.O., zu beachten waren.

Im gegebenen Falle wurde die Frage, ob Bahnwächter T. nach Maassgabe des § 102 der Eisenbahnbetriebsordnung beeidet wurde oder nicht, bei der Hauptverhandlung gar nicht erörtert. Es kann demnach von einer Unvollständigkeit des Anspruches im Sinne des angerufenen Nichtigkeitsgrundes der Z. 5, § 281 St.P.O. nicht gesprochen werden. Was die Beschwerde in der angegebenen Richtung ausführt, fällt in Wahrheit unter den Gesichtspunkt der Z. 9 a) § 281 St.P.O., indem die Argumentation darauf hinausläuft, dass die Beeidigung eines Bahnwächters nothwendig ist, um denselben des Schutzes des § 68 St.G. theilhaftig werden zu lassen. Diese Anschauung ist aber irrthümlich.

Der Schutz des § 68 St.G. kommt nach dem Wortlaute des Gesetzes unter Anderem denjenigen zu Statten, die zur Aufsicht auf Staats- oder Privatbahnen oder zur Besorgung des Verkehres auf denselben „bestellt“ sind. Der Begriff der „Bestellung“ ist schon mit der Ertheilung und Uebernahme eines Auftrages erschöpft. Die eidliche Verpflichtung, den Auftrag auszuführen, ist kein begriffswesentliches Requisit der Bestellung. Diesem Standpunkte hat das Strafgesetz im zweiten Absatze des § 101 St.G. Rechnung getragen, welche Bestimmung für das ganze Geltungsgebiet des Strafgesetzbuches maassgebend ist. Der § 68 St.G., der der Eisenbahnbetriebsordnung nachfolgte, erwähnt in Ansehung der Eisenbahnbediensteten des Requisites der Beeidigung nicht, und gerade darin, dass

er bezüglich des Forstaufsichtspersonales dieses Requisit verlangt, liegt der Nachweis, dass die Beeidigung den Eisenbahnbediensteten, um sie dem § 68 St.G. zu unterstellen, nicht gefordert wird. — Ob also Bahnwächter T. beeidet war oder nicht, fällt für die Frage der Anwendung der §§ 81 und 212 St.G. nicht in's Gewicht.

Maassgebend erscheint nur, ob er sich während der ihm angethanen Beschimpfung und Gewaltanthuung in Ausübung seines Dienstes befand. — Auch dies ist nach Lage der thatsächlichen Feststellungen zu bejahen. Belangend die Beschimpfung, stellt dies die Beschwerde selbst nicht in Abrede. Geschahen doch dieselben in dem Augenblicke, als der mit dem Dienstkleide versehene Bahnwächter T. den Angeklagten vom Bahnkörper, auf welchem derselbe ging, wegwies. Allein auch die gewaltsame Handanlegung und die gefährliche Bedrohung fanden während der Dienstesausübung statt. Wenn der 1. Absatz des § 102 der Eisenbahnbetriebsordnung die Bahnbediensteten berechtigt, Uebertreter der zur Sicherung des Verkehres und zur Verhütung der Gefährdung körperlicher Integrität bestehenden Vorschriften, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei- oder richterlicher Behörden nicht sofort zur Hand ist, anzuhalten und der nächsten politischen, staatsanwaltschaftlichen oder gerichtlichen Behörde zu übergeben, so kann füglich nicht bezweifelt werden, dass diese Anhaltung einerseits so weit gehen kann, um den Uebertreter dingfest zu machen, andererseits, dass der Angehaltene sich der Weisung des betreffenden Organes zu fügen verpflichtet ist. Dass im gegebenen Falle der Bahnwächter sich der Person des Uebertreters nicht bemächtigte, sondern sich darauf beschränkte, ihn soweit zu begleiten, bis Beide an den Standort der nächsten Obrigkeit gelangten, lässt sich gewiss nicht dahin deuten, dass sich der Bahnwächter T. hierbei nicht in Ausübung seines Dienstes befand, und dies umsominder, als ja an den Angeklagten die Aufforderung, sich zum nächsten Stationsvorstand, beziehungsweise Gemeindevorstand, behufs Auskunftsertheilung über Name, Stand, Wohnort u. s. w. zu geben, erging. Steht fest, dass die Begleitung des Angeklagten durch den Bahnwächter zu diesem Zwecke erfolgte, dann befand sich letzterer auch während dieser Begleitung in der Ausübung seines Dienstes und unterliegt es keinem rechtlichen Bedenken, die in der Absicht, diese Dienstesverrichtung zu vereiteln, unternommene Gewaltanthuung der Strafsanktion des § 81 St.G. zu unterstellen.

Nr. 24. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 19. Januar 1891.

[Entsch. in Civils. Bd. 27. S. 72.]

Umfang der Steuerbefreiung, die nach der „Anmerkung“ zu Ziff. 4 des Tarifes zu dem Gesetze, betreffend Abänderung des Gesetzes wegen Erhebung von Reichsstempelabgaben, vom 29. Mai 1885 stattfinden soll, wenn der Gegenstand des Anschaffungsgeschäftes von einem der Kontrahenten hergestellt ist.

Die Klägerin hat im Jahre 1889 mit der Munitionsfabrik in Spandau zwei Verträge, den einen über Lieferung von 1 900 000 kg, den anderen über Lieferung von 950 000 kg Hartbleies, eines aus der Verschmelzung von $94^1/_2$ Theilen Weichbleies und $5^1/_2$ Theilen Antimons gewonnenen Mengeartikels abgeschlossen. Sie hat die von der Stempelbehörde geforderte Stempelabgabe von 2366,50 *M.* und 1089,50 *M.*, zusammen 3456 *M.*, die preussische Landesstempelabgabe für Lieferungsverträge, mit Vorbehalt bezahlt und fordert diese Summe nebst 5 Prozent Zinsen seit dem Zahlungstage zurück. Das Landgericht hat den Beklagten zur Rückzahlung verurtheilt. Das Kammergericht hat die Klage abgewiesen. Die von der Klägerin gegen das Berufungsurtheil eingelegte Revision war für begründet zu erachten.

Die Klägerin nimmt die Steuerfreiheit der beiden Lieferungsgeschäfte auf Grund der „Anmerkung“ zu Ziffer 4 des Tarifes zum Reichs-Stempelabgabengesetze vom 29. Mai 1885 in Anspruch. Danach sind Kauf- und sonstige Anschaffungsgeschäfte über im Inlande von einem der Kontrahenten erzeugte oder hergestellte Mengen von Sachen oder Waaren stempelfrei. Die „Anmerkung“ scheint sich zwar redaktionell auf die in den Tarifpositionen 4 A und B speziell erwähnten Anschaffungsgeschäfte zu beziehen und sich sonach als eine für gewisse Kategorien dieser Anschaffungsgeschäfte ausnahmsweise bewilligte Steuerbefreiung darzustellen. Indessen in diesem beschränkten Sinne ist sie nicht zu verstehen. Sie enthält vielmehr, wie in dem Urtheile des Reichsgerichtes vom 18. März 1889,

vgl. Entsch.des R.G.'s in Civils. Bd. 23 S. 63 flg.,

aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes nachgewiesen ist, eine selbstständige allgemeine Befreiung der darin bezeichneten Geschäfte von jeder Reichs- und Landessteuer. Die Vorderrichter haben daher mit Recht die Entscheidung des Rechtsstreites von der Prüfung der allein streitigen Frage abhängig gemacht, ob das Hartblei, welches den Gegenstand des Lieferungsgeschäftes zwischen der Klägerin und der Munitionsfabrik zu Spandau bildet, von der Klägerin hergestellt ist.

Zur Führung des ihr obliegenden Beweises hat die Klägerin behauptet, sie habe, wie seit Jahren, auch im Jahre 1889 die ganze Weichbleiproduktion des Hüttenamtes Friedrichshütte O./S. im voraus angekauft, das daselbst hergestellte Weichblei aber zunächst dort lagern lassen, um postenweise darüber zu verfügen; sie habe sodann Antimon angekauft und dem Hüttenamte Friedrichshütte mit dem Auftrage übersandt, das Antimon mit den zur Gewinnung von Hartblei erforderlichen Mengen des dort lagernden, ihr, der Klägerin, gehörigen Weichbleies zu verschmelzen; sie habe dem Hüttenamte als Entgelt 17 *M.* pro 1000 kg der Mischung gezahlt und ihm ausserdem gewisse beim Einschmelzen entstandene Rückstände überlassen; sie sei daher, da das Hartblei von dem Hüttenamte Friedrichshütte aus den von ihr gelieferten Urstoffen auf ihre Rechnung und Gefahr producirt sei, die Herstellerin desselben.

Demgegenüber hat der Beklagte behauptet, die Klägerin habe das aus dem Auslande bezogene Antimon dem Hüttenamte Friedrichshütte mit dem Auftrage, es gegen ein gewisses Entgelt mit dem von dem Hüttenamte zu beschaffenden Weichblei zu Hartblei zu verschmelzen, unentgeltlich geliefert, und dementsprechend habe das Hüttenamt der Klägerin das ganze verfrachtete Hartbleiproduct als Weichblei und ausserdem den Schmelzpreis in Rechnung gestellt.

Das Berufungsgericht hat angenommen, nicht die Klägerin, sondern die Friedrichshütte sei die Herstellerin des Hartbleies. Denn sie habe zunächst das Weichblei aus ihr gehörigen Erzen hergestellt. Zwar habe die Klägerin die ganze Produktion der Friedrichshütte an Weichblei sich gesichert; indessen einmal seien dabei bestimmte Ausnahmen gemacht worden, . . . sodann aber fehle es an jeder Thätigkeit der Klägerin als Selbstherstellerin. Vielmehr habe die Hütte zunächst das Weichblei hergestellt; dieses Weichblei sei daher Eigenthum der Hütte geblieben, bis es durch einen äusseren Akt in das Eigenthum der Klägerin, welche bis dahin nur einen obligatorischen Anspruch gegen die Hütte gehabt habe, übergegangen sei. Durch das Verschmelzen des Weichbleies mit dem Antimon habe die Hütte zwar eine vertragsmässige Obliegenheit erfüllt, nicht aber das Weichblei in das Eigenthum der Klägerin übertragen; hierzu fehle es an dem zum Besitzübergange nach § 71 A. L.R. I. 7 bestehenden Erfordernisse. Hieraus folge, dass die Hütte auch Eigenthümerin des durch Beimischung des von der Klägerin gelieferten Antimons hergestellten Hartbleies geworden sei; denn auch hier fehle bis zur Uebersendung des fertigen Hartbleies die erst in dieser Uebersendung liegende, die Besitzübergabe vermittelnde Willensäusserung. Dem entspreche es, dass — worüber die Parteien einig sind — in den der Klägerin vom Hüttenamte

ausgestellten Rechnungen immer nur das von der Hütte hergestellte Produkt (Hartblei) aufgeführt sei.

In dieser Begründung ist ohne Rechtsirrthum angenommen, nicht die Klägerin, sondern die Friedrichshütte habe das Weichblei hergestellt, dasselbe sei daher im Eigenthume der Friedrichshütte geblieben, bis es durch einen äusseren Akt in das Eigenthum der Klägerin übergegangen sei; nur ein obligatorischer Anspruch habe bis dahin der Klägerin gegen die Hütte zugestanden. Zwar war die Friedrichshütte aus dem mit der Klägerin geschlossenen Kaufvertrage zur Uebergabe des Weichbleies an die Klägerin nach den Bestimmungen dieses Vertrages verpflichtet; indessen diese Verpflichtung änderte nichts an der Thatsache, dass das Weichblei nicht von der Klägerin hergestellt ist. Wären also die beiden Verträge zwischen der Klägerin und der Munitionsfabrik zu Spandau über Weichblei geschlossen, so könnte die Klägerin die Steuerfreiheit aus der „Anmerkung“ nicht in Anspruch nehmen. Allein die Frage ist, ob die Klägerin das Hartblei hergestellt hat. Denn jene Verträge betreffen Hartblei, also eine andere Sache.

Das Berufungsgericht hält die Klägerin aus dem Grunde nicht für die Herstellerin des Hartbleies, weil trotz der Beimischung des von ihr gelieferten Antimons mit dem noch nicht übergebenen und also noch im Eigenthume der Friedrichshütte verbliebenen Weichbleie das hergestellte neue Produkt, das Hartblei, erst mit der Uebersendung und der in dieser liegenden Besitzübergabe in das Eigenthum der Klägerin übergegangen sei. Das Gericht findet hiernach darin, dass nicht die Klägerin, sondern die Friedrichshütte das Weichblei hergestellt hat, und ferner darin, dass die Klägerin das Hartblei nicht selbst hergestellt hat, sondern es durch die Friedrichshütte hat herstellen lassen, kein Bedenken, die Klägerin als Herstellerin des Hartbleies anzusehen. Dem ist beizutreten. Gegenstand der Rückforderungsklage ist der gezahlte Stempel für Anschaffungsgeschäfte über Hartblei, nicht Weichblei. Erzeugt oder hergestellt aber hat eine Sache oder Waare im Sinne der „Anmerkung“ zu Ziffer 4 des Tarifs zum Reichs-Stempelabgabengesetze auch derjenige, welcher diese Handlung nicht selbst vorgenommen hat, sondern sie für seine Rechnung und auf seine Gefahr durch einen anderen hat vornehmen lassen. Eine Herstellung durch einen Stellvertreter oder Gehilfen gilt juristisch und also auch im Sinne der „Anmerkung“ als Herstellung durch den Prinzipal. Die „Anmerkung“ verlangt also nicht, dass der eine Kontrahent die Sache oder Waare selbst hergestellt hat. Dies ergiebt auch die Entstehungsgeschichte der Anmerkung. Entsprechend dem Zwecke des Reichs-Stempelabgabengesetzes, die eigentlichen Spekulationsgeschäfte zu besteuern, dagegen die

Waarenumsätze der Landwirthschaft, der Industrie und des Handwerkes nicht zu treffen, enthielten bereits die von dem Abgeordneten v. Wedell-Malchow und von den Abgeordneten Dr. Arnsperger und Genossen vorgelegten Gesetzentwürfe,

vgl. Drucks. des Reichstages, 6. Legislaturperiode I. Session 1884/85 Nr. 25, 122,

unter der Ueberschrift „Befreiungen" Ausnahmen von der Stempelabgabe der Ziffer 4 des Gesetzes und darunter (Ziffer 3) diejenige Bestimmung, aus welcher die jetzige „Anmerkung" hervorgegangen ist. In beiden Anträgen lautete die „Befreiung"

„für Geschäfte über solche zur Weiterveräusserung bestimmte Sachen oder Waaren, welche von einem der Kontrahenten selbst erzeugt oder handwerks- oder fabrikmässig hergestellt sind."

Dagegen lautete die Anmerkung:

„Kauf- und sonstige Anschaffungsgeschäfte über im Inlande von einem der Kontrahenten erzeugte oder hergestellte Mengen von Sachen oder Waaren sind steuerfrei."

Es ist also in dem Gesetze das Wort „selbst" der Anträge gestrichen und damit jeder Thatbestand für ausreichend erklärt, nach welchem rechtlich der eine Kontrahent als Erzeuger oder Hersteller der Sachen oder Waaren anzusehen ist, auch wenn er nicht selbst sie erzeugt oder hergestellt hat. In den „Beschlüssen" der Reichstagskommission, welcher die Anträge v. Wedell-Malchow und Dr. Arnsperger und Genossen zur Vorberathung überwiesen waren,

vgl. Drucks. a. a. O. Nr. 286 Anlage 1,

fehlen zwar die „Befreiungen" gänzlich, weil man schon durch die der Tarifnummer 4 B gegebene Fassung die Steuerfreiheit der Produzenten für ausreichend gesichert hielt. Als jedoch bei der zweiten Berathung der Vorlage im Reichstage der Wunsch, die Befreiung des Produzenten für seine Produkte im Gesetze klar auszusprechen und dadurch den Bedürfnissen, Interessen und Wünschen der produktiven Stände, der Landwirthschaft und der Industrie, vollständig Rechnung zu tragen, allseitig sich geltend machte und als berechtigt anerkannt wurde, ist diesem Wunsche durch Hinzufügung der „Anmerkung" entsprochen worden, um ausser Zweifel zu stellen, dass die Veräusserungsgeschäfte der Produzenten steuerfrei sein sollen.

Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstagss VI. Legislaturperiode I. Session 1884/85 Bd. 4 S. 2521 flg.

Hiernach ist . . . davon auszugehen, dass der Klägerin die „Anmerkung" zur Seite steht, wenngleich nicht sie, sondern die Friedrichshütte das Weichblei hergestellt hat, und wenngleich die Klägerin das Hartblei

nicht selbst hergestellt hat, sondern es durch die Friedrichshütte hat herstellen lassen. Die Annahme des Berufungsgerichtes aber, das von der Friedrichshütte im Auftrage und für Rechnung der Klägerin hergestellte Hartblei sei nach der Herstellung Eigenthum der Friedrichshütte „verblieben", weil das Weichblei bis dahin der Klägerin noch nicht übergeben und also im Eigenthume der Friedrichshütte verblieben sei, ist rechtsirrthümlich. Vielmehr hat sich mit der, wie feststeht, von der Friedrichshütte im Auftrage und für Rechnung der Klägerin vorgenommenen Vermischung des seitens der Klägerin von der Hütte gekauften, wenngleich noch nicht übergebenen Weichbleies mit dem von der Klägerin der Hütte gesandten Antimon in sich schon der Eigenthumserwerb des Hartbleies für die Klägerin, für deren Rechnung nach dem geschlossenen Vertrage das Hartblei herzustellen war, vollzogen. Denn bei vereinbarter Mischung der Sachen verschiedener Eigenthümer und durch die Mischung vermittelter Herstellung einer neuen Sache bestimmt der Inhalt der Vereinbarung den Eigenthumserwerb an der neu hergestellten Sache.

Vgl. v. Wächter, Pandekten Bd. 2 S. 121, 122; Dernburg, Pandekten Bd. 1 S. 479.

Die Klägerin ist also die erste Eigenthümerin der durch die Vermischung neu hergestellten Sache.

Ist hiernach der Entscheidungsgrund, aus welchem das Berufungsgericht die Anwendbarkeit der „Anmerkung" zu Ziffer 4 B des Reichs-Stempelabgabengesetzes verneint hat, hinfällig, so ist das Berufungsurtheil aufzuheben und die landgerichtliche, den Beklagten zur Rückzahlung der Stempelsteuer verurtheilende Entscheidung wiederherzustellen." . . .

Nr. 25. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 4. Februar 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. V. Jahrg. 1891. S. 40. Nr. 5.]

Dem Gericht steht es bei Erledigung des Ansuchens der Bahngesellschaft um gerichtliche Feststellung der Entschädigung für enteignete Grundstücke nicht zu, die Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses zu prüfen.

Ueber das Gesuch der K.F.N.-Bahn, als Koncessionärin der Lokalbahn Zauchtl-Bautsch, hat das B.G. Odrau zur gerichtlichen Feststellung der für mehrere enteignete Grundstücke zu leistenden Entschädigung eine Tagfahrt an Ort und Stelle angeordnet.

Gegen diese Verfügung hat Dr. Sch., als Vermögensverwalter der minderjährigen Eigenthümer eines der enteigneten Gründe, den Rekurs eingebracht und darin geltend gemacht, dass es Sache des Gerichtes ge-

wesen wäre, vorerst die Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses zu prüfen.

Diesem Rekurse wurde vom O.L.G. Brünn keine Folge gegeben, weil die Prüfung der Rechtskraft des von der politischen Landesbehörde gefällten Enteignungserkenntnisses dem Gerichte nicht zusteht und vielmehr die Landesbehörde gemäss § 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 angewiesen ist, nach dem Eintritt der Rechtskraft ihres Enteignungserkenntnisses selbst bei dem Grundbuchsgerichte um die Anmerkung desselben bei den betroffenen Grundbuchskörpern im Grundbuche anzusuchen, und weil, nachdem dieses Ansuchen beim B.G. Odrau in der That bereits erfolgt war, dieses Gericht keinen Anlass hatte, die Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses in Zweifel zu ziehen und von der ansuchenden K.F.N.-Bahn vorerst einen Nachweis über die Rechtskraft jenes Enteignungserkenntnisses abzuverlangen, vollends auch mit Rücksicht darauf, als darin ausdrücklich bemerkt ist, dass gegen dasselbe eine Berufung im vorliegenden Falle nicht zulässig ist.

Der O.G.H. hat dem Revisionsrekurse des Dr. Sch. keine Folge gegeben, weil eine offenbare Gesetz- oder Aktenwidrigkeit der gleichförmigen unterrichterlichen Entscheidungen oder eine Nullität nicht vorliegt, daher die Voraussetzungen zur Abänderung gleichförmiger unterrichterlicher Entscheidungen nicht zutreffen.

Nr. 26. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 5. Februar 1891.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.Verw. 1892. Nr. 29 S. 315.]

Schadensersatz aus verzögerter Auflassung von Parzellen seitens des Eisenbahnfiskus als Verkäufers.

Eisenbahnfiskus war aus einem Vertrage verpflichtet, dem Beklagten gewisse Parzellen, welche demselben verkauft waren, aufzulassen. Es war angenommen, dass Fiskus sich mit dieser Auflassung im Verzuge befand: ferner war angenommen, Beklagter habe die Parzellen zum Weiterverkauf als Baustellen gekauft; er hätte dieselben, wenn ihm die Parzellen zu der Zeit, als Fiskus durch die Aufforderung zur Auflassung in Verzug gesetzt wurde, aufgelassen worden wären, für 15 ℳ für die Ruthe verwerthet. Demnach wurden dem Beklagten 5 % Zinsen eines nach jenem Maassstabe berechneten Preises seit der Zeit des Auflassungsverzuges als Schadenersatz zugesprochen. Die Revision des Klägers wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Allerdings hat zwischen dem Vertreter des Eisenbahnfiskus und dem Beklagten am 13. Juni 1879 eine Verhandlung

stattgefunden, in welcher dieser die inzwischen stattgehabte Schlussvermessung der Parzellen für richtig erachtet und anerkannt hat, dass er den danach zu berechnenden Preis an den Eisenbahnfiskus zu zahlen habe. Allein in der Erklärung des Beklagten, dass er das Zug um Zug zu zahlende Kaufgeld an den Fiskus zu zahlen verpflichtet sei, liegt nicht eine Bereiterklärung zum weiteren Warten mit der Auflassung, so dass der bereits früher eingetretene Verzug des Klägers damit nicht aufhörte. Ebensowenig kann aber in jener Erklärung ein Verzicht auf die aus dem Verzuge bereits erwachsenen Ansprüche gefunden werden. Auch kann sich Kläger nicht darüber beschweren, dass die von dem Beklagten aus den Parzellen thatsächlich gezogenen Nutzungen bei der Berechnung des Schadensersatzanspruchs unberücksichtigt geblieben sind. Denn der Kläger hat nähere Angaben über den Werth solcher Nutzungen nicht gemacht und für den Beklagten bestand nach dieser Richtung keine Darlehnspflicht."

Nr. 27. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 7. Februar 1891.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 281. Nr. 552.]

§ 8 Preuss. Enteign. Gesetz vom 11. Juni 1874. Berücksichtigung der Abnutzung von Gebäuden bei der Werthbemessung.

Bei Feststellung des Werths eines enteigneten Grundstücks waren $^2/_3$% des Bauwerths unter den Kosten des auf dem enteigneten Grundstück als durch Umbau hergestellt gedachten Gebäudes angesetzt. Revision des Enteigneten abgewiesen. Die Erwägung des Berufungsrichters, dass auch Gebäude vergänglich seien und nach einem gewissen Zeitraume trotz Reparaturen und Unterhaltung werthlos würden, dass demgemäss bei Gebäuden, gerade so wie bei Fabriken unter der Position „Abschreibung", der Ansatz einer bestimmten Ausgabe, durch welche die Werthsverminderung durch die Zeit, die Abnutzung, zum Ausdruck gebracht werde, nothwendig und üblich sei, bewegt sich auf thatsächlichem Gebiete. In derselben ist insbesondere auch keine Verletzung des Rechtsgrundsatzes, dass für die Feststellung der Entschädigung der Werth der enteigneten Grundstücke im Zeitpunkte der Enteignung maassgebend sei, zu finden; denn es erscheint nicht ausgeschlossen, dass Betrachtungen, wie sie in der wiedergegebenen Erwägung des Berufungsrichters ausgedrückt sind, den Grundstückskäufer bestimmen, schon in der Gegenwart einen geringeren Preis als den blos aus der Berechnung des augenblicklichen Ertrages sich ergebenden zu bewilligen.

Nr. 28. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 12. Februar 1891.

[Röll. Eisenbahnv. Entsch. V. Jahrg. 1891. S. 41. Nr. 6. — Oest. Eisenb. Verw. Bl. IV. Nr. 134. S. 1873. — Budwinski, Sammlg. Bd. 15. S. 143.]

Bezüglich der für Eisenbahnzufahrtsstrassen freiwillig überlassenen Grundflächen kann nachträglich das Enteignungsverfahren nicht durchgeführt werden.

Mit der Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 18. Juni 1890, Z. 11198, wurde das Begehren des Bezirksstrassenausschusses in Teltsch um Enteignung von 16 in der Katastralgemeinde Kalischt gelegenen Parzellen abgewiesen, weil nach der eigenen Angabe des Strassenausschusses die zu enteignenden Parzellen bereits in den Besitz des Strassenausschusses gelangt und zur Herstellung der Eisenbahnzufahrtsstrasse verwendet worden sind, und somit der Fall einer Einlösung der Grundstücke im Sinne der Expropriationsvorschriften nicht vorliege.

Diesen der angefochtenen Entscheidung zu Grunde gelegten Thatbestand giebt die Beschwerde als richtig zu; sie meint aber gleichwohl, dass eine Expropriirung der fraglichen Grundstücke erfolgen könne und erfolgen müsse, um die bücherliche Abtrennung jener Grundflächen von den Stammrealitäten ausführen zu können.

Der V.G.H. wies die Beschwerde zurück.

Gründe:

Aus dem Wesen der Enteignung als einer Zwangsverfügung folgt, dass, soweit in speziellen gesetzlichen Verfügungen nicht etwas anderes bestimmt wird, dieselbe gegenüber Sachen oder Rechten, die im Privateigenthume oder im Privatbesitze stehen, nur dann platzgreifen kann, wenn deren Verwendung aus öffentlichen Rücksichten erforderlich erscheint und die Ueberlassung dieser Eigenthumsobjekte seitens der Eigenthümer oder Besitzer versagt wird, ihre Zuwendung für den öffentlichen Zweck also anders als im Wege der Expropriation nicht erfolgen kann.

Da — wie die Beschwerde selbst zugesteht — im gegebenen Falle die zum Baue der Eisenbahnzufahrtsstrasse erforderlichen Grundflächen von ihren Eigenthümern und Besitzern dem Bezirksstrassenausschusse freiwillig überlassen und von diesem auch für den gedachten Zweck verwendet worden sind und heute einen integrirenden Bestandtheil dieser Eisenbahnzufahrtsstrasse selbst bilden, so bedarf es keiner weiteren Ausführung, dass jedes Substrat für die Enteignung dieser Grundflächen zu dem angegebenen Zwecke absolut mangelt.

Der Umstand, dass sich Schwierigkeiten wegen der bücherlichen Ordnungsherstellung deshalb ergeben haben, weil die Stammrealitäten, von

welchen die einzelnen Grundflächen abgetrennt wurden, bücherlich belastet sind, kann eine nachträgliche Durchführung der Enteignung und des Enteignungsverfahrens nicht rechtfertigen.

Nr. 29. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 13. Februar 1891.

[Bolze. Bd. 11. Nr. 199. S. 95. 96. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1891. Nr. 98. S. 889.]

§ 120 Gewerbe-Ordnung. Pflichten des Arbeitgebers zum Schutze seiner mit giftigen Stoffen arbeitenden Leute.

Ein Lackirer hat den Eisenbahnfiskus wegen Bleivergiftung in Anspruch genommen. Das die Klage abweisende Urtheil aufgehoben und zurückverwiesen. Dass Beklagter nicht die schädliche Staubentwickelung, welche beim Einschütten des pulverisirten Bleiweisses in die Farbenmühle entsteht, durch zuvorige Anfeuchtung durch Wasser vermieden hat, gereicht ihm nicht zum Vorwurf, weil durch solche Anfeuchtung die Qualität der Farbe leiden würde. Auch kann dem Beklagten nicht angesonnen werden, bereits mit Leinölfirniss gemischtes Bleiweiss zu verwenden, da es ihm freistehen muss, unter Beobachtung der erforderlichen Vorsichtsmaassregeln die Farbe selbst herzustellen. Endlich muss es dem Beklagten freistehen, die Verarbeitung des in Stücken gelieferten Bleiweisses selbst vornehmen zu lassen, statt dasselbe in trockenem pulverisirten Zustande zu beziehen und so die Gefahr der Verfälschung mit Schwerspath zu laufen. Aber es war zu erörtern, ob nicht das Zerreibenlassen durch Handbetrieb wegen der unvermeidlichen Staubentwickelung durch eine minder gefährliche zu ersetzen war, worüber Kläger Beweis angetreten hatte. Nach dem Erachten des Sachverständigen hat der Arbeitgeber den Arbeiter auf die Giftigkeit des Bleiweisses aufmerksam zu machen und ihn zu ermahnen, vor dem Essen und Trinken die Hände zu reinigen, sodann dafür zu sorgen, dass das Bleiweiss mit gehörig breiten Spateln von Holz oder Metall eingeführt wird. Beklagter hatte bei solcher Sachlage darzulegen, dass er seine Pflicht erfüllt habe. Ist eine Staubentwickelung beim Einschütten des pulverisirten Bleiweisses in die Farbenmühle nicht zu vermeiden und das Einathmen von Bleipartikelchen selbst dann möglich, wenn der Arbeiter die vom Sachverständigen in's Auge gefasste Stellung zur Mühle einnimmt, so besteht gewiss die Möglichkeit der Bleivergiftung durch Einathmen von Bleipartikelchen auch bei Beobachtung der von Sachverständigen für geboten erachteten sonstigen Vorsichtsmaassregeln. Andererseits kann aber auch schon die Nichtbeobachtung dieser Maassregeln, insbesondere das Essen mit unsauberen Händen, zu einer Vergiftung führen, und es liegt nicht vor, dass diese Ursache einer Vergiftung

in ihrer Wirkung durch das Einathmen von Bleipartikelchen unterbrochen wird. Hat das Berufungsgericht in seinen desfallsigen Erwägungen annehmen wollen, dass die Vergiftung des Klägers allein auf dieses Einathmen zurückzuführen ist, so hätte eine solche Annahme gegenüber der an sich ebenso nahe liegenden Möglichkeit der Zuführung von Gift durch unsaubere Hände beim Essen jedenfalls einer näheren Begründung bedurft.

Nr. 30. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 23. Februar 1891.

[Bolze. Prax. Bd. 11. Nr. 197. S. 95.]

§ 25 Eisenb. Ges. vom 3. November 1838. Der Einwand des Verschuldens des Beschädigten kann nicht auf das Verschulden seiner Leute gestützt werden.

Ein von Frankfurt a. M. nach Rödelheim fahrender Eisenbahnzug erfasste und tödtete zwei einem Oekonomen gehörige Pferde. Der Schadensersatzanspruch wurde gemäss des Pr. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, § 25, für begründet erklärt, da ein Verschulden des Klägers, dessen im Gesetz allein gedacht ist, nicht vorlag, ein Verschulden der Knechte des Klägers aber, wenn solches vorgelegen hätte, den Eisenbahnfiskus nicht befreite. — Vgl. E. Bd. 5 S. 232. — Selbst wenn aus dem gemeinen Recht der Grundsatz herzuleiten wäre, dass dem eigenen Verschulden des Beschädigten das seiner Bediensteten insofern gleichstehe, als es Schadensersatzansprüche gegen Dritte ausschliesst: so kann solcher Grundsatz nicht ohne Weiteres auf die durch ein Spezialgesetz eingeführte und nur unter speziell bezeichneten Voraussetzungen fortfallende Entschädigung der Eisenbahngesellschaften übertragen werden.

Nr. 31. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 25. Februar 1891.

[Röll, Eisenbahnrecht. Entsch. V. Jahrg. 1891. Nr. 7. S. 42.] — Oest. Eisenb. Verw. Bl. IV. Nr. 123 S. 1713.]

Ein zwischen einer Bahngesellschaft und einer Gesellschaftsfirma über den Bau und Betrieb einer zum Zweck der Frachten-Auf- und Abgabe der Firma zu errichtenden Schleppbahn abgeschlossener Betriebsvertrag geht bei Auflösung der Gesellschaftsfirma nicht ohne Weiteres auf den Singularrechtsnachfolger der letzteren über.

Der Fabrikant R. begehrte mit der beim k. k. H. G. Wien eingebrachten Klage gegen die B.W.-Bahn das Erkenntniss:

a) Die Rechte aus dem zwischen dieser Bahn und der Handelsfirma B. L. & Comp. über den Bau und Betrieb einer zu Zwecken der

Frachten-Auf- und Abgabe der genannten Werke zu errichtenden Geleiseanlage abgeschlossenen Vertrage vom 24. August 1883 seien nach Auflösung dieser Firma an den Kläger übergegangen;

b) die geklagte Bahn sei weiters verpflichtet, anzuerkennen, dass sie nicht berechtigt sei, über Auftrag dritter Personen Frachtgüter auf das neue Geleise zu verladen.

Das k. k. H. G. Wien wies die Klage ab.

Gründe:

Ad lit. a) des Klagebegehrens handelt es sich wesentlich um die Frage, ob die geklagte Bahn ungeachtet der am 23. März 1887 erfolgten Auflösung der unter der Firma „B. L. & Comp." errichteten offenen Gesellschaft und ungeachtet der erfolgten Löschung dieser Gesellschaftsfirma aus dem Handelsregister verpflichtet war, den Betriebsvertrag ddto. 24. August 1883 mit dem Kläger, welcher sich als Rechtsnachfolger der genannten Firma bezeichnet, fortzusetzen. Da die aus dem Vertrage für die Firma B. L. & Comp. resultirenden Rechte einerseits specielle Begünstigungen für diese Firma in Betreff der Frachten-Auf- und Abgabe enthalten, andererseits mit verschiedenen Gegenleistungen verbunden sind, bezüglich welcher die Person des Schuldners dem Gläubiger nicht gleichgiltig sein kann, können diese Rechte von der Firma B. L. & Comp. ohne Zustimmung des anderen Contrahenten, d. i. der B.W.-Bahn, an eine dritte Person, an ein von der Firma B. L. & Comp. verschiedenes Rechtssubjekt, nicht übertragen werden.

Dass keine ausdrückliche Zustimmung der geklagten Bahn zu dem klägerischerseits behaupteten Rechtsübergange stattgefunden hat, ist unbestritten, es könnte sich daher nur noch darum handeln, ob etwa eine stillschweigende Zustimmung im Sinne des § 863 a. b. G. B. durch concludente Handlungen der geklagten Bahn erfolgt sei. Diesfalls könnte höchstens der Umstand, dass die geklagte Bahn auch nach Auflösung der Firma B. L. & Comp. die Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeiten vom Kläger, welcher auch Gesellschafter der Firma B. L. & Comp. war, verlangte, und Kläger diese Verbindlichkeiten erfüllt hat, als solche Handlung aufgefasst werden, welche die Vermuthung einer Fortsetzung des Betriebsvertrages zwischen dem Kläger und der geklagten Bahn begründet; allein diese Vermuthung verliert an Kraft, wenn erwogen wird, dass durch die Einstellung des Geschäftsbetriebes der Firma B. L. & Comp. in dem Boreker Walzwerke und durch das Erlöschen dieser Gesellschaftsfirma die fernere Erreichung des Zweckes des Vertrages, nämlich der Betrieb der neuen Geleiseanlage „zu Zwecken der Frachten-Auf- und Abgabe der Firma B. L. & Comp." unmöglich geworden ist, wenn weiter erwogen wird, dass Kläger am 23. März 1887 die ihm gehörige Hälfte der Realität

Borek, in welcher das Walzwerk liegt, an T. verkauft hat, und eine Fortsetzung des Betriebes des Walzwerkes auf seiner Seite nicht vorliegt.

Da unter solchen Umständen der Beweis des Fortbestandes des Vertrages nicht erbracht ist, musste auch das Klagebegehren ad b), welches einen solchen Fortbestand zur Voraussetzung hat, abgewiesen werden.

Ueber Appellation des Klägers änderte das O. L. G. Wien das erstrichterliche Urtheil im ersten Punkte a) ab, bestätigte dasselbe aber im Punkte b).

Gründe:

Da nicht bestritten ist, dass der Gesellschafter L. bei der Auflösung der Handelsgesellschaft dem Kläger als anderen Gesellschafter alle seine Rechte übertragen und anerkannt habe, dass ihm aus dem Gesellschaftsvertrage keine wie immer gearteten Ansprüche wider den Kläger zustehen, handelt es sich darum, ob durch diese Uebertragung ohne Zustimmung der geklagten Bahn dem Kläger die der genannten Firma aus dem Vertrage gegen sie zustehenden Rechte eingeräumt werden konnten. Das muss bejaht werden, denn es ist in erster Linie zu berücksichtigen, dass es sich nicht um solche Rechte handelt, welche an eine bestimmte Person gebunden wären (§ 1393 a. b. G. B.), oder deren Veräusserung gesetzlich oder vertragsmässig untersagt wäre. Es ist aber auch weiter zu berücksichtigen, dass es sich gar nicht um eine Uebertragung derselben an eine fremde dritte Person handelt, sondern dass eigentlich nur ein Verzicht des einen Gesellschafters zu Gunsten des anderen, welcher ohnedies unwidersprochen allein zur Vertretung und Zeichnung der Firma berechtigt war, stattfand.

Dieser Verzicht bedurfte keineswegs der Zustimmung des anderen Kontrahenten, wenn nicht die Entlassung der Verzichtenden aus den ihnen gegenüber der geklagten Bahn obliegenden Verbindlichkeiten verlangt wurde. Dies ist aber nicht der Fall gewesen. Die Geklagte giebt auch überdies zu, dass der Kläger alle aus dem Vertrage sich ergebenden Verbindlichkeiten erfüllt hat, und kann aus diesem Grunde die Anerkennung des Fortbestehens dieses Vertrages nicht verweigern, ja sie hat diesen Fortbestand indirekt auch dadurch anerkannt, dass sie die auf Grund des § 13 des Vertrages am 31. Dezember 1888 erfolgte Kündigung durch den Kläger zur Kenntniss genommen und von ihm die Erfüllung der im § 13 von der Firma übernommenen Verbindlichkeiten begehrt hat. Ob aber die Firma oder der Kläger Eigenthümer der genannten Eisen- und Stahlwerke oder nur Pächter derselben waren, ist für die Rechtsfrage ebenso unentscheidend, als ob, rücksichtlich in welchem Umfange, der Kläger die ihm übertragenen Rechte ausüben kann oder nicht.

Bezüglich des Punktes b) musste die Abweisung des Klagebegehrens bestätigt werden, denn das fragliche Geleise ist Eigenthum der Bahn und ist eine Beschränkung des freien Verfügungsrechtes derselben nicht erwiesen.

Der O. G. H. hat das Urtheil der ersten Instanz wieder hergestellt in der Erwägung, dass der Vertrag von der belangten Bahn mit der Handelsfirma B. Eisen- und Stahlwerke L. & Comp. zum ausdrücklich bezeichneten Zwecke der Ermöglichung der Auf- und Abgabe der Frachtgüter dieser Handelsgesellschaft in diesem Werke selbst abgeschlossen wurde, und dass dieser Zweck infolge der Auflösung dieser Gesellschaftsfirma und der Löschung dieser Firma im Handelsregister, sowie des gänzlichen Aufhörens des Betriebes dieser Werke seitens dieser Gesellschaftsfirma und des Ueberganges der B. Werke in eines Dritten Eigenthum nicht mehr besteht, und dass daher der Kläger, zur Zeit Fabrikant in Prag, wenn er auch offener Gesellschafter dieser Fabriksfirma war, und der andere Gesellschafter L. seinen Antheil an diesem Vertrage ihm abgetreten hat, gar nicht mehr in der Lage ist, Frachtgüter dieser Fabriksfirma loco B. zur Verfrachtung der belangten Bahn zu übergeben, oder solche zu beziehen; — in der weiteren Erwägung, dass daher auch nicht eine Verpflichtung der belangten Bahn zur Einhaltung dieses Betriebsvertrages gegenüber dem Kläger fortbesteht; — endlich in der Erwägung, dass in der seitens des Klägers fortgesetzten Erfüllung der aus dem Vertrage resultirenden Verpflichtungen noch keine Anerkennung des Fortbestandes des Vertrages mit dem Kläger seitens der belangten Bahn erblickt werden kann, und dass insbesondere die Annahme der Kündigung und die Aufforderung zur Erfüllung der im § 13 des Vertrages festgesetzten Verpflichtungen der mehrgenannten Handelsfirma sich als eine Folge des Erloschenseins der Vertrages überhaupt darstellt.

Nr. 32. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 25. Februar 1891.

[Bolze, Prax. Bd. 11. S. 282. Nr. 554.]

Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874 §§ 8—10. Begründung des Sachverständigen-Gutachtens.

Die Sachverständigen haben den Werth der enteigneten Fläche pro Hektar dadurch gefunden, dass sie den durchschnittlichen Jahresertrag auf 170,76 *M.* ermittelt und diese Zahl mit 20 multiplizirt haben. Ein Fall der Anwendung des § 10 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes, den Werth eines Ersatzgrundstücks zu ermitteln, liegt nicht vor, weil die Sachverständigen nicht die wirkliche Benutzungsart durch die bisherigen Besitzer

berücksichtigt, sondern auf Grund ihrer durch Nachgrabungen, Besichtigung der Ackerkrume und des Untergrundes erlangten Kenntniss von der Bodenbeschaffenheit eine ihren Erfahrungen entsprechende rationelle Bewirthschaftung unterstellt haben.

Nr. 33. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 3. März 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 8. S. 46.]

Zur Aufnahme des Beweises zum ewigen Gedächtnisse über den Gesundheitszustand des bei einem Bahnunfalle Verletzten sind auch die städt.-deleg. Bezirksgerichte zuständig.

Johann P. verlangte beim städt.-deleg. B.G. Lemberg wider die C.L.-Bahn die Aufnahme des Kunstverständigenbeweises zum ewigen Gedächtnisse über seinen Gesundheitszustand. Hierüber hat das genannte B.G. die Durchführung des angesuchten Beweises zum ewigen Gedächtnisse bewilligt und angeordnet.

Ueber Rekurs der C.L.-Bahn hat das O.L.G. Lemberg den Bescheid des städt.-del. B.G. Lemberg behoben und den J. P. mit seinem diesfälligen Gesuche an das zuständige Gericht gewiesen.

Der O.G.H. gab dem Revisionsrekurse des J. P. Folge und stellte den erstrichterlichen Bescheid wieder her, und zwar in der Erwägung, dass nach § 35 Jur. Norm das Ansuchen um die Bewilligung zur Aufnahme von Beweisen zum ewigen Gedächtnisse bei den Bezirksgerichten angebracht werden kann und unter denselben auch die städt.-deleg. Bezirksgerichte verstanden werden müssen, weil an den Standorten dieser Letzteren eben keine anderen Bezirksgerichte bestehen, gleichwohl für diese Orte besondere gesetzliche Bestimmungen rücksichtlich der Kompetenz der Gerichte zur Aufnahme von Beweisen zum ewigen Gedächtnisse nicht getroffen worden sind und auch aus dem § 12 Jur. Norm nicht zu entnehmen ist, dass die Aufnahme dieser Beweise an Standorten der städt.-deleg. Bezirksgerichte nur von den daselbst bestehenden Kollegialgerichten bewilligt werden könnte.

Nr. 34. Entsch. des Oberlandesgerichts Jena.

Vom 25. März 1891.

[Preuss. Verw.Bl. XIII. Nr. 3. S. 33.]

In der öffentlichen Verhängung der Sperre über einen Arbeitgeber kann der Thatbestand des groben Unfugs (§ 360 Nr. 11 R.Str.G.B.) nicht gefunden werden.

In einer Fachzeitung der Mühlenarbeiter Deutschlands waren die Mühlenarbeiter gewarnt worden, in einer bestimmten Mühle in Arbeit zu

treten, da der Pächter der Mühle seinen Arbeitern nicht ein menschenwürdiges Dasein gewähre, und der Aufforderung, die dort zu Tage getretenen Uebelstände abzustellen, nicht nachgekommen sei. Darin hatte die Strafkammer die Verübung von grobem Unfug im Sinne des § 360 Nr. 11 St.G.B. gefunden. Das O.L.G. Jena hat freigesprochen.

„Es kann die Frage dahingestellt bleiben, ob überhaupt durch ein Druck- und insbesondere Presserzeugniss ein nach § 360 Nr. 11 St.G.B. strafbarer grober Unfug begangen werden kann. Denn, selbst wenn diese zweifellose Frage bejaht würde, so fehlt es doch in anderer Beziehung an wesentlichen Momenten, um die gedachte Strafbestimmung auf die vorliegende, in dem Fachblatte der Mühlenarbeiter Deutschlands veröffentlichte Kundgebung des Angekl. anwenden zu können. Es kann mit dem Urtheil des Reichsgerichts vom 3. Juni 1886 Entsch. XIX. 294 angenommen werden, dass der § 360 Nr. 11 „solche den äusseren Bestand der öffentlichen Ordnung unmittelbar verletzende Ungebührlichkeiten verpönt, durch welche das Publikum schlechthin, nicht also ein individuell begrenzter Personenkreis gefährdet oder belästigt und somit der öffentliche Friede im Allgemeinen beunruhigt wird.“ Dass die vom Angekl. in der Kundgebung ausgesprochene Sperre über die Mühle aber als eine so qualifizirte Ungebührlichkeit zu betrachten sei, kann nicht anerkannt werden. Zwar mag zugegeben sein, dass in der öffentlichen Verhängung der Sperre über einen Arbeitgeber an sich eine Ungebührlichkeit zu finden ist, sofern damit ein von einem Unbefugten ausgehender willkürlicher Eingriff in die freie wirthschaftliche Bewegung des Arbeitsmarktes, welche wesentlich im Interesse der Gesammtheit und nicht etwa nur im Interesse der Arbeitgeber liegt, unternommen wird, dagegen fehlt es dieser Ungebührlichkeit sowohl an der Eigenschaft unmittelbar äusserer Ordnungsverletzung, als auch an der Richtung gegen das Publikum als solches, und es entfällt damit auch die Bedeutung der Kundgebung als eine Beunruhigung des öffentlichen Friedens im Allgemeinen. Denn die vom Angekl. ausgesprochene Verhängung der Sperre über die Mühle stellt sich inhaltlich zunächst nur dar als eine Aufforderung an die Mühlenarbeiter, in dieser Mühle keine Arbeit zu nehmen, und verfolgt den Zweck, durch den vollen oder theilweisen Erfolg dieser Aufforderung den Mühleninhaber zur Gewährung besserer Arbeitsbedingungen zu bestimmen. Es ist nicht abzusehen, wie durch eine solche Aufforderung der äussere Bestand der öffentlichen Ordnung unmittelbar verletzt sein soll, und die Möglichkeit, dass die Aufforderung in ihren weiteren Wirkungen zu solchen Ordnungsverletzungen führen könnte, reicht nicht aus, sie selbst schon als solche zu betrachten, da es an der Unmittelbarkeit von Ursache und Wirkung gebricht. Es fehlt der Kundgebung aber auch die Richtung gegen die

Allgemeinheit als solche. Sie wendet sich an den individuell bestimmten Kreis der Mühlenarbeiter, und wenn es auch von der Vorinstanz festgestellt ist, dass die Fachzeitung der Mühlenarbeiter für ganz Deutschland und in einer recht beträchtlichen Auflage erscheint, so hört sie doch damit nicht auf, als Fachblatt sich vorzugsweise an einen bestimmten und beschränkten Interessentenkreis zu wenden, die blosse Möglichkeit aber, dass auch andere Arbeitgeber aus einer derartigen Kundgebung Anlass zu Besorgnissen für ihre eigene geschäftliche Lage nehmen könnten, ist eine so fern liegende und von subjektiven Stimmungen der betreffenden Personen abhängige, dass man von einer Beunruhigung der Allgemeinheit nicht sprechen kann."

Nr. 35. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 7. April 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 21. S 85.]

Wenn der Entschädigungsbetrag für eine bleibende Grundeinlösung zu Eisenbahnzwecken gerichtlich erlegt wurde, weil die Vertheilung desselben zwischen den Interessenten streitig ist, hat die Realinstanz im Falle Nichtzustandekommens eines Ausgleiches nach den Vorschriften der §§ 5 bis 11 des Hofdekretes vom 19. November 1839, Nr. 388, J.G.S., vorzugehen. Die Klage wegen Erfolglassung des erlegten Betrages gehört sonach zur Zuständigkeit des Realgerichtes, und zwar auch dann, wenn die Klage gegen eine Gemeinde als Erstgeklagte gerichtet ist. Bezüglich der Zuständigkeit des Realgerichtes macht es keinen Unterschied, ob der Entschädigungsbetrag unmittelbar von der Eisenbahnunternehmung oder von dem Vertreter der Enteigneten zu Gerichtshanden erlegt worden ist.

Die Lokaleisenbahnunternehmung J. erlegte zufolge Entscheidung des B.G. Schwaz vom 6. August 1889, Z. 2536, womit die Entschädigung für die Enteignung von Grund und Boden und für die durch die Bahn verursachten Erschwernisse in der Ausübung der Weiderechte verschiedener Grundbesitzer der Gemeinde E. mit 3500 fl. bemessen wurde, diesen Betrag zu Händen des Dr. S. als Vertreter der enteigneten Besitzer, beziehungsweise der Weideberechtigten. Dr. S. behielt hiervon 300 fl. zur Deckung von deserviten Kosten etc. gegen Rechnungslegung deponirte, 3200 fl bei der Sparkasse in Sch. und erlegte als gerichtliches Depositum den betreffenden Einlagschein, weil nicht nur die fünfzehn darin genannten Eigenthümer und Weideberechtigten, sondern auch die Gemeinde E. und sechzehn andere Weideberechtigte darauf Anspruch erhoben.

Hierüber hat Jos. St. für sich und die übrigen vierzehn Hofbesitzer um Erfolglassung von 3000 fl. als ausschliesslich ihnen gehörig gebeten;

infolge Nichtzustimmung der Gemeinde E. und dreizehn anderer Weideberechtigter erfolgte die Verweisung auf den ordentlichen Rechtsweg.

Ueber die beim B.G. Schwaz eingebrachte Klage erhob die Gemeinde E. und die dreizehn übrigen Weideberechtigten die Einwendung der Inkompetenz, weil die Gemeinde E. als Erstangeklagte beim Gerichtshof zu belangen war

Das B.G. Schwaz gab der Einwendung der Inkompetenz statt und zwar:

in der Erwägung, dass bei der Tagsatzung zur Feststellung der Entschädigung für die enteigneten Weideberechtigten von E. vom 2. Juli 1889 Nr. 2526, die dortige Gemeindevorstehung als Vertreterin aller Weideberechtigten und bei der diesgerichtlichen Tagsatzung vom 24. Oktober 1890, Nr. 4099, dieselbe als Vertreterin einestheils der Weideberechtigten, nicht aber in eigenen Namen aufgetreten ist;

in Erwägung, dass nach dem klaren Wortlaute der Klage, sowohl im Rubrum als im Petite die Gemeinde E. selbst, anstatt der jeweiligen Vorstehung derselben, als Vertreterin der eventuell noch nicht bekannten und nicht schon persönlich geklagten Weideberechtigten von E. nebst den anderen Betheiligten als litis consortes geklagt erscheint;

in Erwägung, dass das Klagebegehren auf eine „Gestattung“ lautet, daher kein besonderer Gerichtsstand angerufen werden kann;

in Erwägung endlich, dass die Gemeinde E. als erste Geklagte erscheint und Klagen gegen Gemeinden vor dem Gerichtshofe erster Instanz anzubringen sind.

Das O.L.G. Innsbruck hat in Abänderung des erstrichterlichen Erkenntnisses der von der Geklagten erhobenen Einwendung der Inkompetenz keine Folge gegeben, und zwar:

In Erwägung, dass es sich im gegenwärtigen Prozesse um die von der Lokaleisenbahnbau-Unternehmung J.-A. zufolge Entscheidung des B.G. Schwaz vom 6. August 1889, Nr. 2536 Bl., D. im Gesammtbetrage von 3500 fl. für die Enteignung von Grund und Boden, und für die durch die Bahn verursachten Erschwernisse in Ausübung der Weiderechte verschiedener Grundbesitzer der Gemeinde E. erlegte Entschädigung handelt;

in Erwägung, dass, wenn die Kläger mit Klage de präs. 28. November 1890, Nr. 4504, die Erfolglassung der übrigens nur mit 3200 fl. ad depositum gelangten Entschädigungssumme im Betrage von 3000 fl. verlangen, es offenbar ist, dass es sich nur um die Realisirung ihrer dinglichen Rechte auf die im Bezirke Schwaz gelegenen Realien handelt, welche die Geklagten in Bezug auf die Entschädigungsansprüche in dem von den Klägern in Anspruch genommenen Umfange nicht anerkennen, weshalb sie gegen die von den Klägern verlangte Erfolglassung protestirten;

in Erwägung, dass die Ministerialverordnung vom 8. Dezember 1855 R.G.Bl. Nr. 213, welche durch die Ministerialverordnung vom 27. April 1859, Nr. 71, auch in Bezug auf Privateisenbahnen Anwendung findet, im § 13 ausdrücklich bestimmt, dass, wenn der Entschädigungsbetrag für eine bleibende Grundeinlösung gerichtlich erlegt wurde, weil die Vertheilung desselben zwischen den Interessenten streitig ist, der Realinstanz obliegt, im Falle des Nichtzustandekommens eines gütlichen Ausgleiches nach den Vorschriften der §§ 5—11 des Hofdekretes vom 19. November 1839, Nr. 388 J.G.S., vorzugehen, womit auch die Bestimmung des § 34, Absatz 2, des späteren Enteignungsgesetzes zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen im vollen Einklange steht;

in Erwägung, dass demnach der besondere Realgerichtsstand des B.G. Schwaz ausser Zweifel steht und der Umstand, dass die Gemeinde E. als Geklagte erscheint, für die Kompetenz ausser Frage kommt.

Der O.G.H. hat die Entscheidung der zweiten Instanz bestätigt, und zwar:

unter Bezugnahme auf die Gründe der zweiten Instanz, ferner

in der Erwägung, dass es sich im vorliegenden Fall um die Beurtheilung eines Entschädigungsbetrages handelt, welcher für die Enteignung von Grund und Boden und für die durch den Bahnbau verursachten Erschwernisse in der Ausübung der Weiderechte hinterlegt wurde und dass die Realisirung solcher dinglicher Rechte auf im Bezirke von Schwaz gelegenen Realitäten zur Kompetenz des Realgerichtes gehört, indem der Bestand und der Umfang der dinglichen Rechte zur Verhandlung und Entscheidung zu kommen haben wird;

in der Erwägung, dass es hierbei keinen Unterschied macht, ob der ermittelte Entschädigungsbetrag von der Eisenbahnunternehmung selbst oder vom Bevollmächtigten der Enteigneten, wegen der streitigen Ansprüche an denselben unter sich, zu Gerichtshanden hinterlegt worden ist.

Nr. 36. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 9. April 1891.

[Entsch. d. R.G. in Civils. Bd. 27. S. 273.]

Auch die Kontraktsklage des Bauherrn gegen den Baumeister auf Entschädigung wegen grobfahrlässiger Fehler „aus der Bauart“ unterliegt der dreijährigen Verjährung des § 968 I. 11. Preuss. A.L.R.

Die Beklagten haben durch einen am 23. Januar 1875 mit der Klägerin, der Stadtgemeinde M., abgeschlossenen Vertrag die Herstellung der Maurerarbeiten zur Erbauung eines neuen Kesselhauses und Maschinenhauses der dortigen Stadtwasserkunst übernommen und durch ihre Arbeiter

ausführen lassen. Am 10. Dezember 1875 wurden die Arbeiten von der Stadt übernommen. In den ersten Monaten des Jahres 1887 zeigten sich an den Fundamenten der südlichen Wasserhebemaschine erhebliche Risse im Mauerklotze, auf welchem das nördliche Lager der Schwungradwelle jener Maschine ruhte, so dass der Betrieb der Maschinen als gefahrdrohend eingestellt werden musste. Die alsbald vorgenommene Untersuchung jenes Mauerklotzes ergab, dass derselbe überhaupt als kein einheitliches Mauerwerk sich darstellte, dass vielmehr unter einer oberen Mauersteinabdeckungsschicht an beiden Seiten nur Mauersteinwangen von einem bis anderthalb Stein Stärke sich befanden, während das Innere (der Zwischenraum) durch hineingeschüttete Bruchsteine, untermischt mit Mauersteinstücken, unregelmässig ohne jeden Verband und meist ohne Mörtel ausgefüllt war, und dass sich nur in Zwischenräumen von etwa je 75 cm Abgleichungsschichten von Cementmörtel zeigten. Ein gleicher Zustand, nur ohne Abgleichungsschichten, stellte sich heraus in den Fundamenten der Gebäudeumfassungsmauer unter dem südlichen Lager der Schwungradwelle.

Bei diesem gefahrdrohenben Zustande des Werkes ergab sich die Nothwendigkeit einer Erneuerung der Fundamente. Zugleich stellte sich heraus, dass die Maschinen, welche auf jenem Mauerklotze ruhten, einseitig abgenutzt waren, daher demontirt, reparirt und wiederum montirt werden mussten.

Der Stadtmagistrat liess diese sämmtlichen Reparaturen ungesäumt vornehmen; es ergab sich hierbei ein Kostenaufwand: a) für den Abbruch und die Erneuerung der Fundamente von 3530,18 *M*, b) für Demontirung, Reparatur und Wiedermontirung der Maschinen von 6116,60 *M*.

Diesen Gesammtbetrag von 9646,78 *M* hat die Stadtgemeinde wider die beiden Beklagten im September 1887 zu M. eingeklagt.

In dem Bauakkordvertrage vom 23. Januar 1875 hatten sich unter § 2 die Unternehmer verpflichtet, die Arbeiten und Leistungen nach Vorschrift des Anschlages, der Zeichnung und der angehefteten und von ihnen unterschriebenen Bedingungen gut und untadelhaft auszuführen, und § 8 der allgemeinen Bedingungen lautete dahin:

> „Unternehmer haftet nach geschehener Vollendung und Revision des Baues noch drei Jahre für die Tüchtigkeit der von ihm ausgeführten Arbeiten und zehn Jahre für die Dauer der verwendeten Materialien und deren anschlagsmässige Beschaffenheit und verpflichtet sich, jeden Schaden zu ersetzen, der als Folge einer schlechten Ausführung oder der Verwendung schlechter oder gar anderer Materialien als der veranschlagten erweislich „gemacht“ wird, und der entweder bei der Abnahme nicht eingesehen werden konnte oder verheimlicht ist.“

Und § 3 der speziellen Bedingungen lautet:

„Unternehmer ist für die Ausführung eines guten Verbandes für das Mauern mit vollen Fugen und für die tüchtige Mischung des Mörtels nach den Vorschriften des bauleitenden Beamten verantwortlich."

Im Anschlagsextrakte endlich heisst es unter Pos. 4:

„3000,5 cbm Fundamentmauerwerk, theils aus Bruchsteinen, theils aus Mauersteinen in Cementmörtel aufzuführen, sorgfältig zu vermauern und zum Preise von 24 Silbergroschen pro Kubikmeter, = 2400 Thaler 12 Silbergroschen."

Das Material hatte die Stadt gestellt.

Die Klage wird darauf gestützt, dass die Beklagten durch die Aufführung so schlechter Fundamente eines groben Versehens sich schuldig gemacht hätten, und dass sie nicht nur nach den Bestimmungen des Vertrages, sondern schon nach den gesetzlichen Bestimmungen für jeden Schaden hafteten und der Klägerin volle Genugthuung leisten müssten.

Beklagte beriefen sich hauptsächlich darauf, dass beim Vorliegen eines Werkverdingungsvertrages nach § 968 A.L.R. I. 11 der klägerische Anspruch verjährt sei. Der Bau sei vor länger als zehn Jahren abgenommen, und da die Mängel des Mauerwerkes die Bauart beträfen, so sei sogar die dreijährige Verjährungsfrist hier anwendbar; aus den §§ 2 und 8 der allgemeinen Vertragsbedingungen sei etwas Anderes nicht abzuleiten.

Das Landgericht hat die Beklagten solidarisch nach der Klagebitte verurtheilt.

Mit Zwischenurtheil des Oberlandesgerichtes wurde die Einrede der Verjährung verworfen; zugleich wurde weiterer Beweis angeordnet und schliesslich mit Endurtheil vom 2. Dezember 1890 die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Gegen dieses Urtheil haben Beklagte Revision eingelegt. Derselben ist stattgegeben und die Klage zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

„Zutreffend beurtheilt das Berufungsgericht das der Klage zu Grunde liegende Rechtsgeschäft als einen Werk- und speziell Bauverdingungsvertrag. . .

Die Feststellung eines groben Versehens der Beklagten ist rechtlich einwandsfrei; insbesondere kann in den Ausführungen des Zwischenurtheils, welche den Versuch der Beklagten, die Verantwortung für das Geschehene der Klägerin und bezw. deren Angestellten zur Last zu legen, als verfehlt und jedenfalls als zur Entlastung der Beklagten nicht geeignet hinstellen, ein Verstoss wider Rechtsnormen nicht gefunden werden.

Als begründet dagegen erweist sich der Angriff der Revision, welcher gegen die Verwerfung der Verjährungseinrede gerichtet ist.

Der Berufungsrichter erachtet diese Einrede für hinfällig, indem er ausführt: Nach den §§ 925, 869 A.L.R. I. 11 in Verbindung mit § 318 I. 5 finde grundsätzlich die Pflicht zur Gewährleistung auch auf die Werkverdingungsverträge Anwendung, wenn der Besteller das verdungene Werk übernommen habe. Diese Pflicht sei durch ein Verschulden des Pflichtigen nicht bedingt, und die Klage verjähre innerhalb der Frist des § 343 A.L.R. I. 5. Daneben aber bestehe bei vorhandenem Verschulden die Kontraktsklage auf Schadensersatz aus §§ 285 flg. I. 5, und diese unterliege nur der 30jährigen Verjährung. Für den Bauverdingungsvertrag enthielten die §§ 968, 969 A.L.R. I. 11 abweichende Vorschriften über die Verjährung. Diese Vorschriften gälten, wie aus § 970 hervorgehe, auch für den Fall, dass dem Baumeister ein Verschulden zur Last falle. § 969 finde vorliegenden Falles überhaupt nicht Anwendung; immerhin aber beziehe sich § 968 lediglich auf sog. Kunstfehler und sei dann nicht anwendbar, wenn der Baumeister, wie hier, in . . . grob fahrlässiger Weise gegen die Vertragspflichten verstossen habe und deshalb auf Schadensersatz belangt werde.

Diese Ausführung ist rechtsirrthümlich . . . Die Frage, ob die Anwendung des § 968 a. a. O. dadurch ausgeschlossen sei, dass die Beklagten ihre Vertragspflichten in grob fahrlässiger Weise verletzt haben, ist zu verneinen. Darüber, dass die Fristen des § 343 A.L.R. I. 5 bei verdungenen Bauten nicht zur Anwendung kommen, sind, wie der Berufungsrichter zutreffend hervorhebt, Wissenschaft und Rechtsprechung einig. Für den Bauverdingungsvertrag sind, was die Verjährungsfristen anlangt, in den §§ 968, 969 besondere Vorschriften gegeben. Nach § 968 a. a. O. kann, wenn der Bau von dem Bauherrn einmal übernommen worden, der Baumeister wegen solcher Fehler, die aus der Bauart, und weil dabei die Regeln der Kunst angeblich nicht beachtet worden, entstanden sein sollen, nur innerhalb dreier Jahre nach der Uebergabe in Anspruch genommen werden. Dagegen kann nach § 969 wegen solcher Fehler, die in der schlechten Beschaffenheit der Materialien ihren Grund haben sollen, der Baumeister zu allen Zeiten, innerhalb der gewöhnlichen Verjährungsfristen, zur Verantwortung gezogen werden. Die Ausdrucksweise des § 968, dessen Verbindung mit den vorhergehenden §§ 966, 967, sowie das Verhältniss, in welches derselbe mit dem § 969 gebracht ist, lassen es als zweifellos erscheinen, dass der § 968 auch die Verjährung des Schadensersatzanspruches umfasst. Ferner kann es keinem Zweifel unterliegen, dass, wie der Berufungsrichter selbst anerkennt, die Vorschrift des § 968 auch für den Fall gilt, dass dem Baumeister ein Verschulden zur Last

fällt. Es folgt dies nicht nur aus § 970 a. a. O., sondern auch aus der Erwägung, dass, wie beim Werkverdingungsvertrage überhaupt, so auch besonders bei übernommenen Bauten der Gesetzgeber voraussetzt, dass der Werkmeister oder Baumeister ein Sach- oder Kunstverständiger ist, und dass Fehler in der Bauart und Verstösse gegen die Regeln der Baukunst im Zweifel (vgl. hierzu § 967 a. a. O.) auf ein Versehen des Werk- oder Baumeisters zurückzuführen sind. Setzt hiernach der § 968 ein Versehen des Baumeisters regelmässig voraus, so handelt es sich offenbar nicht und jedenfalls nicht nur um sog. ädilitische Fehler: und von diesem Standpunkte aus rechtfertigt sich der Schluss, einerseits, dass für die Anwendung des § 968 der Grad des Verschuldens ohne Einfluss ist, andererseits, dass auch schuldhaftes Zuwiderhandeln gegen die Bestimmungen des Vertrages vom § 968 umfasst wird, vorausgesetzt, dass es sich hierbei um Fehler in der Bauart oder um Verstösse gegen die Regeln der Kunst handelt. Es steht demnach ein innerer Grund nicht im Wege, der kurzen Frist des § 968 auch die Kontraktsklage zu unterwerfen. Und dass dies vom Gesetgeber gewollt ist,[1]) dafür spricht nicht nur die allgemeine Ausdrucksweise des § 968, sondern auch der bewusste Gegensatz zwischen diesem und dem § 969, woselbst die Haftung für Fehler aus schlechtem Materiale durchaus, also auch im Falle kontraktwidrigen Verhaltens des Baumeisters, der gewöhnlichen 30jährigen Verjährung unterworfen wird. Nach den allgemeinen Regeln der Gesetzesauslegung muss angenommen werden, dass jene beiden Paragraphen bloss hinsichtlich der Art der Fehler und der Dauer der Fristen einen Gegensatz schaffen, im übrigen aber zwischen den Voraussetzungen der Verjährung in einem wie im anderen Falle nicht unterscheiden wollen. Umfasst der § 969 auch die kontraktmässigen Ansprüche, so ist die Annahme ausgeschlossen, dass für den § 968 ein begrenzteres Gebiet der Anwendung gegeben sei. Es ist das umsoweniger anzunehmen, als gerade eine zweckentsprechende Bauart und die Einhaltung der Regeln der Baukunst, wofern sie im Vertrage nicht besonders vorgesehen sind, bei verdungenen Bauten stillschweigend vorausgesetzt werden, daher einen selbstverständlichen Bestandtheil des Vertrages bilden. Ein Fehler in der Bauart, ein Verstoss wider die Regeln der Kunst wird daher regelmässig auch eine Verfehlung wider die Normen des Vertrages enthalten. Hieraus folgt, dass einerseits die Ansicht des Berufungsrichters, es beziehe sich der § 968 bloss auf sog. Kunstfehler, eine unzutreffende, andererseits die daraus gezogene Folgerung irrig ist, es finde § 968 nicht Anwendung, wenn der Bau-

---

[1]) Vgl. hierzu Rocholl, Rechtsfälle etc. Bd. 2 S. 55; dann Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 6 S. 36; auch Eccius, Theorie und Praxis § 138 Anm. 93.

meister in grob fahrlässiger Weise gegen seine Vertragspflichten verstossen habe.

Es kann sich daher nur noch darum fragen, ob die den Beklagten zur Last liegenden Vertragswidrigkeiten Fehler betreffen, welche aus der Bauart und der Nichtbeobachtung der Regeln der Kunst entstanden sind. Aber auch diese vom zweiten Richter jedenfalls nicht verneinte Frage muss bejaht werden.

Dass es sich nicht um schlechtes Material und aus solchem entstandene Fehler im Sinne des § 969 daselbst handelt, bedarf keiner näheren Ausführung. Die Art und Weise, wie das Mauerwerk eines Steinbaues aufzuführen, betrifft die Bauart. Ist das Mauerwerk, wie gegebenen Falles feststeht, schlecht aufgeführt, entspricht es insbesondere nicht dem Zwecke des Gebäudes, so liegt ein Fehler vor, welcher zunächst aus der Bauart hervorgeht, zugleich aber auch einen Verstoss gegen die Regeln der Baukunst enthält. Derselbe wird nicht dadurch zu einem anderen Fehler, dass die Bauart und die Regeln, nach welchen das Mauerwerk aufgeführt werden soll, und gegen welche gefehlt ist, im Vertrage besonders vorgesehen sind. So kann auch nicht bezweifelt werden, dass es sich um eine schlechte Ausführung des Baues im Sinne des § 8 der allgemeinen Baubedingungen handelt, für welche eine dreijährige Garantiefrist festgesetzt ist.

Es bedarf aber keines Eingehens auf die Bedeutung dieser Garantiefrist. Denn nachdem Klägerin schon im Dezember 1875 den Bau übernommen, aber erst im Jahre 1887 die Klage angestellt hat und eine vertragsmässige Garantiefrist von mehr als drei Jahren nicht in Betracht kommt, so musste die Einrede der Verjährung des Klaganspruches aus § 968 A.L.R. I. 11 als durchschlagend erachtet, mithin unter Aufhebung der beiden Urtheile des Oberlandesgerichtes auf die Berufung der Beklagten das landgerichtliche Urtheil abgeändert und die Klage abgewiesen werden."

Nr. 37. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 17. April 1891.

[Oest. Eis.Ver.Bl. V. Nr. 13. S. 211. — Budwinski, Bd. 15. S. 330.]

Die Entscheidung über die Verpflichtung zur Ausführung von Maassregeln zum Schutze gegen schädliche Einwirkungen eines abfliessenden Gewässers hat zur Voraussetzung die Konstatirung der Thatsache, ob das Gewässer im natürlichen Gerinne sich befinde oder durch eine Anlage ein künstliches Bett erhalten habe.

Im administrativen Verfahren war A. mit seinem Begehren, es möge B. als Besitzer der Wegstrecke x—y, genannt „strada Nevian", zur Ausführung von Maassregeln zum Schutze seines (des A.) Besitzes gegen die

schädlichen Wirkungen des durch diesen Weg abfliessenden Gebirgsgewässers verhalten werden, mit der Begründung abgewiesen worden, dass beim Abgange besonderer rechtsgiltiger Verpflichtungen Anderer die Ausführung der Schutzmaassregeln eine Angelegenheit desjenigen ist, welchem die bedrohte, resp. beschädigte Liegenschaft gehört.

Der Verwaltungs-Gerichtshof, bei welchem hierüber die Beschwerde eingebracht wurde, hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.G.Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens auf, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Die auf den § 44 des Wasserrechts-Gesetzes gestützte Entscheidung geht von dem Thatbestande aus, dass die Wässer, welche die Beschädigung zunächst der längs der Wegstrecke befindlichen Mauer und sodann des Besitzes des Beschwerdeführers verursacht haben, in ihren natürlichen Gerinnen sich befinden. Dass diese thatsächliche Voraussetzung aber auch den Thatsachen entspreche, kann nicht als erwiesen betrachtet werden.

Aus den gepflogenen Erhebungen und insbesondere aus dem den Akten zuliegenden Profilplan ergiebt sich nämlich, dass die Strecke strada Nevian durchschnittlich 2,5 m über dem angrenzenden Terrain, welches den Besitzstand des Beschwerdeführers bildet, gelegen ist, und dass dieses Niveau der Wegstrecke durch die Aufführung einer Mauer hergestellt worden ist. Hiernach würde die Weganlage selbst als eine künstliche Anlage erscheinen, durch welche eventuell dem Gewässer, welches einem fliessenden Bache angehört, ein künstliches Gerinne gegeben worden wäre, in welchem Falle es im Sinne der §§ 42 und 43 des Wasserrechts-Gesetzes zweifellos Sache der Besitzer der Anlage sein würde, das Gerinne in einer solchen Weise herzustellen und zu erhalten, dass dasselbe fremden Rechten, also auch den Rechten des Beschwerdeführers, unnachtheilig wäre.

Die Frage, ob durch die Anlage der strada Nevian in Anbetracht der natürlichen Gefällsverhältnisse ein künstlicher Abfluss der Gewässer geschaffen und die natürlichen Abflussverhältnisse geändert worden sind, erscheint aber auch für den Fall von Bedeutung, dass es sich nicht um ein stetig fliessendes Gewässer (Bach), sondern um Meteorwässer handeln sollte, welche nach den durch die Anlage geschaffenen Abflussverhältnissen eben durch die strada ihren Abfluss nehmen müssen. Denn in diesem Falle würde es sich um Anlagen handeln, welche einen integrirenden Theil des Weges und der Strasse selbst zu bilden hätten, und rücksichtlich welcher die Herstellungs- und Erhaltungspflicht nach den Bestimmungen der Strassen- und Wegegesetze zu beurtheilen wäre.

Diese für die Entscheidung maassgebenden Momente sind durch die bisherigen Verhandlungen nicht ins Klare gestellt worden.

Nr. 38. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 1. Mai 1891.

[Oest. Eis.Ver.Bl. V. Nr. 25. S. 413. — Budwinski, Bd. 15. S. 384.]

Voraussetzung für die Verpflichtung einer Industrial-Unternehmung zur Leistung eines Beitrages zur Erhaltung einer unbemautheten Gemeindestrasse ist lediglich der Umstand, dass die Strasse in einer ungewöhnlichen Weise abgenützt oder verdorben wurde.

Der galizische Landesausschuss erkannte im Einvernehmen mit der galizischen Statthalterei mit Entscheidung vom 30. September 1890, dass Z. bei dem Umstande, als seine bedeutenden Holztransporte die unbemauthete Gemeindestrasse von A. über B. nach C. seit dem Jahre 1887 in ungewöhnlicher Weise abnützen und verderben, im Grunde des § 19 des Gesetzes vom 7. Juli 1885, Nr. 39 galiz. L.G.G.Bl., verpflichtet sei, vom Jahre 1888 an einen Beitrag zu Gunsten dieser Strasse zu leisten.

Diese Entscheidung stützte sich auf die Aussagen der Vorstände der in Betracht kommenden Gemeinden und Gutsgebiete, wodurch constatirt wurde, dass Z. mehrere tausend Fuhren Holz über die Gemeindestrasse geführt habe.

Z. erhob dagegen die Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, einwendend, dass er seit dem Jahre 1889 kein Holz mehr über die besagte Gemeindestrasse verführt habe, die Holztransporte in den Jahren 1887 und 1888 aber mit gewöhnlichen Fuhrwerken bewirkt worden seien, demnach auch nicht von einer ungewöhnlichen Abnutzung der Strasse gesprochen werden könne. — Der Beschwerde legte Z. ein im administrativen Verfahren nicht produzirtes Zeugniss ddto. 16. Dezember 1890 bei, welches die Thatsache bekräftigen sollte, dass seit 1889 Holztransporte nicht stattfanden.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet mit folgender Begründung ab:

Nach § 19 des galiz. Strassengesetzes vom 7. Juli 1885 ist es ganz irrelevant, mit welchen Fuhren die Holztransporte bewirkt werden. Entscheidend ist für die Anwendung dieser Gesetzesstelle bloss der Umstand, dass die unbemauthete Gemeindestrasse in einer ungewöhnlichen Weise abgenützt oder verdorben wurde. Nun hat der Landesausschuss mit der angefochtenen Entscheidung als Thatbestand angenommen, dass der Beschwerdeführer durch seine die Ausnützung von Waldungen bezweckende Unternehmung die besagte Gemeindestrasse abgenützt oder verdorben hat.

Der Thatbestand muss nach dem geübten Vorgange als aktenmässig bezeichnet werden.

Auf das erst der Beschwerde angeschlossene und im administrativen Verfahren nicht produzirte, übrigens mit dem aktenmässigen Thatbestande im Widerspruche stehende Zeugniss vom 16. Dezember 1890 hatte der Verwaltungs-Gerichtshof im Grunde des § 6 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.G.Bl. Nr. 36 ex 1876, keine Rücksicht zu nehmen.

Nr. 39. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 5. Mai 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 9. S. 47.]

Die Haftung bei Unfällen, welche sich auf einer im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahn ereignen, trifft lediglich die den Betrieb führende k. k. Staatseisenbahnverwaltung, beziehungsweise das k. k. Aerar.

Am 17. November 1887 wurde der Aushilfsdiener des Bahnpostamtes Olmütz, Anton H., von einem Verschiebzuge der Lokalbahn O.-C. schwer verletzt, erlitt den Verlust der rechten Hand, musste seinen Dienst als Aushilfsdiener aufgeben und belangte infolgedessen gemeinschaftlich mit seiner Ehegattin und in Vertretung seiner Kinder die k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche den Betrieb obiger Lokalbahn führten, respektive das k. k. Aerar, auf Zahlung von Unfallsentschädigung.

Das K. als H. G. Olmütz erkannte die k. k. Staatsbahnen, beziehungsweise das k. k. Aerar, für schuldig, dem H. zu bezahlen: a) Verdienstentgang vom 18. November 1887 bis 21. März 1888 im Betrage von 138 fl. 80 kr.; b) ein Schmerzensgeld von 1000 fl.; c) vom 22. März 1888 bis 22. Januar 1902 monatlich 18 fl., und vom 23. Januar 1902 bis zum Lebensende des H. monatlich 27 fl.

Gründe:

Die k. k. Finanzprokuratur Brünn wendet in erster Linie ein, dass den belangten k. k. Staatsbahnen die Passivlegitimation zur Klage fehle. Es seien die k. k. Staatsbahnen als solche geklagt, während der Unfall sich auf der Strecke der österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft „O.-C.“ zugetragen habe, daher diese Bahn haftungspflichtig sei, weil sie noch immer Eigenthümerin dieser Bahn sei, auf der Strecke nach der Konzession vom 24. Februar 1880 den Betrieb durch 90 Jahre zu besorgen habe, und der Staat nach der Amtsbestätigung vom 17. Mai 1888 lediglich seit 1. Januar 1887 den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft durch die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen besorge.

Nachdem sich sohin die Lokaleisenbahngesellschaft des Staates lediglich zur Ausübung des Betriebes bedient, so sei diese Gesellschaft nach dem Wortlaute des Haftpflichtgesetzes für die Unfälle, die sich auf dieser Strecke ereignen, haftungspflichtig. Dies ist aber unrichtig. Die Eisen-

bahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, unterscheidet Eisenbahnunternehmungen und Eisenbahnbetriebsunternehmungen, und erklärt im § 17 die Betriebsunternehmungen für das eigene Verschulden und für das Verschulden ihres Personales haftbar. Rücksichtlich der Bahnen, die der Staat selbst im Betriebe hat, ist die Haftung des Staates nirgends ausgeschlossen. Im § 51 wird nur bestimmt, dass bei Staatsbahnen, deren Betrieb von der Staatsverwaltung geleitet wird, die Beamten und Diener derselben für die genaue Befolgung der Betriebsordnung und ihrer Instruktionen verantwortlich sind, und dass diese Beamten und Diener sogar jene Fälle zu verantworten haben, welche in der Dienstesinstruktion nicht vorgesehen sind. Aus diesen Bestimmungen folgt nicht nur, dass unter dem Ausdrucke Betriebsunternehmung jene Unternehmung zu verstehen sei, welche den Betrieb der Bahn unmittelbar besorgt, sondern auch, dass dem Staate die Haftung für das Verschulden seines Betriebspersonales obliegt. An dieser Regelung hat das Gesetz vom 5. März 1869 nichts geändert, sondern lediglich die Beweisfrage anders normirt.

Nachdem vorliegend zugegeben ist, dass der Staat seit dem 1. Januar 1887 auf der Strecke O.-C. den Betrieb besorgt, ist er als die durch die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen vertretene Betriebsunternehmung der richtige Geklagte. Die zweite Einwendung der Finanzprokuratur, dass Anton H. durch eigenes Verschulden verunglückt sei, wurde durch die Aussagen der vernommenen Zeugen nicht erhärtet. Allerdings handelt es sich um eine Lokalbahn, deren erleichterte Betriebsvorschriften dem Publikum eine grössere Aufmerksamkeit auferlegen; aber im vorliegenden Falle ist erwiesen, dass im Momente des Unfalles nicht, wie in der besonderen Instruktion für den Verschubdienst vorgeschrieben ist, ein Bediensteter dem Zuge in entsprechender Entfernung voranging.

Was die erhobenen Entschädigungsansprüche betrifft, so sind vor Allem die Forderungen der Frau und Kinder des H. auszuscheiden, denn H. lebt und kann daher § 1327 a. b. G. B. nicht zur Anwendung kommen. Die dem H. zuerkannten Beträge erscheinen durch die besonderen (in den Entscheidungsgründen eingehend besprochenen) Erwerbsverhältnisse desselben begründet.

Ueber Appellation der k. k. Finanzprokuratur bestätigte das mährisch-schlesische O. L. G. das erstrichterliche Urtheil in dessen wesentlichen Punkten, änderte dasselbe aber in Bezug auf das Ausmaass der zugesprochenen Entschädigung für den Verdienstentgang dahin ab, dass Letzterer durchweg mit 36 fl. monatlich beziffert wurde. In den Gründen wird bezüglich der von der Finanzprokuratur aufrecht erhaltenen Einwendung der mangelnden Passivlegitimation bemerkt, dass zugestanden und durch eine Amtsbestätigung des Präsidialbureaus des k. k. Handelsministeriums nach-

gewiesen ist, dass die der k. k. priv. österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft gehörige Lokalbahn O.-C. seit dem 1. Januar 1887 vom Staate durch die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen betrieben wird, die Ausübung des Betriebes, ob auf eigene oder des Eigenthümers Rechnung, als eine Eisenbahnunternehmung anzusehen ist, dass die Beschädigung nicht durch den Eigenthümer der Bahn, sondern durch das Verschulden der Organe der Betriebsunternehmung erfolgt sein soll, demnach der Beschädigte die Betriebsunternehmung ohne Rücksicht auf das zwischen ihr und den Bahneigenthümern bestehende Rechtsverhältniss zu klagen berechtigt erscheint, und dass hieraus die passive Legitimation des k. k. Aerars in diesem Stritte, sowie auch die Anwendbarkeit des die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für durch Ereignungen im Betriebe herbeigeführte Verletzungen regelnden Gesetzes vom 5. März 1869, Z. 27, R.G.Bl., auf den vorliegenden Rechtsfall sich ergiebt.

Der O.H.G. bestätigte über Revisionsbeschwerde der k. k. Finanzprokuratur das Erkenntniss der zweiten Instanz mit der Motivirung, dass im Punkte der Haftpflicht der k. k. Staatsbahnverwaltung eine ausserordentliche Revision vorliege, welche nach § 51 des Summarverfahrens unzulässig ist, und dass im Uebrigen die von der zweiten Instanz ausgesprochene Erhöhung der Entschädigungsbeträge gerechtfertigt sei, weil die Staatsbahnen nach dem Gesetze vom 5. März 1869 und den §§ 1323 und 1325 a. b. G. B. zur vollen Genugthuung, also auch zum Ersatze des künftigen Verdienstes des H. verpflichtet seien. H. habe aber durch den Unfall nicht nur seinen Verdienst als Aushilfsdiener des k. k. Postamtes Olmütz, sondern auch die ihm offen gestandene Aussicht auf eine definitive Anstellung verloren, und sei infolgedessen der Mittel beraubt worden, für den Unterhalt und die Erziehung seiner aus einem Eheweibe und fünf unversorgten Kindern bestehenden Familie zu sorgen.

Nr. 40. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 12. Mai 1891.

Zuspruch der Kurkosten an die bei einem Eisenbahnunfall verletzte Person ohne genaue Spezifikation. Zuspruch der Gerichtskosten an den Beschädigten im Falle des Obsiegens ohne Rücksicht auf die Höhe der zuerkannten Beträge. Bedenklichkeit der Zeugenaussage des Maschinenführers in Betreff eines beim Rangiren mit Maschine erfolgten Zusammenstosses mit einem anderen Wagen.

In Betreff der bestrittenen Thatsache, ob der vom Kläger behauptete Vorfall vom 18. August 1886 in der Station W. eingetreten sei, nament-

lich ob der Bremserwagen, auf welchem sich der Kläger befand, infolge Anprallens eines anderen Wagens, eine ungewöhnlich starke Erschütterung erlitten hat, könnten nur die Aussagen des Maschinenführers H. und des Heizers K., welche Beide sich auf der Maschine befanden, in Betracht gezogen werden, indem die übrigen einvernommenen Zeugen sich auf dem Bahnhofe befanden, die Wagenverschiebung in ziemlich weiter Entfernung und zur Nachtzeit erfolgte, daher ihre Aussagen, wonach die Wagenverschiebung in aller Ordnung vor sich gegangen sein soll, die Möglichkeit des Anprallens des Bremsers an einen anderen Wagen nicht ausschliessen können.

Auch kann die Annahme des O.L.G., wonach die Erschütterung des Bremsers, auch wenn selbe eingetreten wäre, auf der Maschine wegen ihrer Schwere nicht bemerkt worden sein konnte, nicht als ganz ungegründet erscheinen, selbst wenn man hiervon absehen wollte, dass die Aussagen des Maschinenführers, welchen für den Unfall die Verantwortlichkeit treffen würde, nicht als ganz unbedenklich angesehen werden können.

Es ist daher seitens der belangten Gesellschaft der Beweis durch Zeugen darüber, dass der vom Kläger behauptete Vorfall, namentlich eine gewaltige Erschütterung des Bremsers, zur gedachten Zeit nicht eingetreten sein konnte, nicht erbracht worden.

Da ferner das Gutachten der einvernommenen Sachverständigen bestimmt dahin lautet, dass, falls jener vom Kläger behauptete Vorfall eingetreten ist und er bei demselben mit der linken Körperseite gegen die Kurbel der Bremse geworfen wurde, die an der zwölften Rippe daselbst konstatirte Beschädigung und die hierauf eingetretene längere Krankheit desselben, mit jenem Vorfalle, als im Kausalzusammenhange stehend, angenommen werden müssen, so ist der im angefochtenen Urtheile ad 1 formulirte Haupteid über entscheidende Thatsachen der Sachlage und den Vorschriften der Gerichtsordnung entsprechend, zugelassen worden, und dieses umsomehr, als der belangten Gesellschaft auch der Beweis über den Umstand, dass der Kläger durch neun Tage nach dem Vorfalle über Schmerzen in der linken Seite vor Aerzten sich nicht beklagt habe, nicht gelungen ist.

Die Entschädigung ist dem Kläger, im Ganzen genommen, in einem mässigen Betrage bedingt zuerkannt worden. Es kann sich daher die beklagte Bahngesellschaft über die Höhe der Kurkosten mit Grund nicht beschweren, da eine ganz genaue Spezifikation derselben meistentheils nicht möglich ist, bei Bestimmung derselben die Kosten der gebrauchten Bäder, welche mit der Beschädigung des Klägers infolge des Bahnunfalles in keinem Zusammenhange zu stehen schienen, ausgeschieden wurden und schliesslich die Kurkosten dem Kläger nur gegen Ablegung des ad 2 formulirten Eides

zugesprochen worden sind, nach dessen Fassung es keinem Zweifel unterliegen kann, dass der Belangten der Ersatz anderweitiger Heilungskosten, als welche selbe, infolge des Bahnunfalles und der hierdurch herbeigeführten Beschädigung des Körpers zu ersetzen hätte, nicht auferlegt worden ist.

Der Zuspruch von 5 Prozent Zinsen von den bedingt zuerkannten Ersatzbeträgen vom Klagstage ist, da es sich im vorliegenden Falle um Geldforderungen handelt, in der Vorschrift des § 1334 und dem Hofdekret vom 18. Januar 1842, J.G.S. Nr. 592, gegründet.

Da bei der Eigenthümlichkeit der Entschädigungsprozesse bei Bestimmung der Prozesskosten weniger auf die Höhe der vom Richter zugesprochenen Ersatzbeträge, als vielmehr auf die Richtigkeit der vom Obsieger geltend gemachten faktischen Grundlage seines Anspruches Gewicht gelegt werden muss, und von diesem Standpunkte ausgehend, ein ausreichender Grund zur Aenderung des angefochtenen Urtheiles in dem Ausspruche betreffend die Gerichtskosten nicht vorhanden ist, so konnte auch in diesem Punkte der Revisionsbeschwerde nicht stattgegeben werden, und war das Urtheil des O.L.G. aus den angeführten Erwägungen im Ganzen zu bestätigen.

Nr. 41. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

1. Senat. Vom 13. Mai 1891.

[Preuss. Verw.Bl. XIII. Nr. 11. S. 123.]

Kommunal-Einkommensteuerpflicht eines Pferdebahnbetriebes gleichwie eines Gewerbebetriebes (nicht eines Eisenbahnbetriebes). Einkommenssteuerpflicht und Einkommensvertheilung, falls die Geleise und der Betrieb einer Pferdebahn sich über die Strassen mehrerer Gemeinden erstrecken, d. i. eine und dieselbe Betriebsstätte sich über den Bezirk mehrerer Gemeinden erstreckt.

Die Aktiengesellschaft Bremerhavener Strassenbahn zu Lehe ist wegen ihres Pferdebahn-Betriebes in Geestemünde zur Gemeinde-Einkommensteuer für 1889/90 herangezogen und mit ihrer auf Befreiung gerichteten Klage durch das Ber.-Urtheil des Bezirksausschusses zu Stade abgewiesen, weil die Strassenbahn als eine „Eisenbahn“ und deren in Geestemünde befindlicher Endpunkt als eine „Station“ im Sinne des Kommunalabgabenges. vom 27. Juli 1885 sich darstellten.

Sie stützte die Revision auf zwei Gründe: Zuerst sei die Veranlagung verfrüht; denn bei einem über mehrere Gemeinden sich erstreckenden Betriebe sei nach § 7 a. a. O. eine Vereinbarung, nach dem dritten Satze unter b das. sogar unter Umständen eine Entscheidung, welche für alle betheiligten Gemeinden verbindlich wirkten, zulässig bezw. erforderlich.

Daraus folge, dass im Falle des § 7 der Censit nicht von jeder einzelnen Gemeinde nach deren Ermessen, sondern erst dann herangezogen werden könne, nachdem zwischen allen betheiligten Gemeinden unter einander, sei es durch Vereinbarung, sei es durch Entscheidung, im Streitverfahren eine bezügliche Feststellung getroffen worden wäre. — Dann sei Klägerin in Geestemünde nicht steuerpflichtig: denn sie habe daselbst keine „Station“, wenn auch einen Endpunkt, an welchem Personen nicht anders ein- und aussteigen könnten, wie an jeder anderen Stelle der Pferdebahn. Das nothwendigste Requisit der Station — das Vorhandensein von Angestellten an deren Orte — sei aus dem § 7 zu b zu entnehmen, fehle aber hier völlig. — Wegen des Maasses der Kommunalsteuerpflicht würden eventuell alle Rechte vorbehalten.

Das O.V.G. erhielt indess die Vorentscheidung aufrecht.

„Dem auf Zurückweisung der Beschwerde gerichteten Antrage des Beklagten war im Ergebnisse stattzugeben, wenn auch die Vorentscheidung in ihrer Begründung fehl geht.

Das Kommunalabgabengesetz enthält keine Abgrenzung des Begriffes „Eisenbahn“. Eine solche ist auch in anderen Gesetzen nicht gegeben. Die Bedeutung des Wortes ist ferner nicht überall die gleiche; sie ist eine weitere in dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 (vgl. Entscheidung des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1879, Arch. f. Eisenbahnwesen 1880 S. 201) als in den §§ 315/6 des Strafgesetzbuchs und hier wiederum weiter als in dem Gesetze über das Eisenbahnwesen vom 3. November 1838 (G.S. S. 505) und in den vom Reiche erlassenen Bahnpolizei- und Betriebsreglements (vgl. Entscheidung des Reichsgerichts vom 9. Mai 1885, Beilage zum Staatsanzeiger S. 307). Bei den Vorberathungen des Kommunalabgabengesetzes ist die Frage der Begriffsbestimmung nicht berührt. Wenn jedoch das Gesetz selbst in den §§ 5 und 4 die Ermittelung des Reineinkommens der für Rechnung des Staates, wie der Privaten betriebenen Eisenbahnunternehmungen erschöpfend regelt, für erstere dem Eisenbahnminister die Feststellung nach dem rechnungsmässigen Ueberschuss der Staatseisenbahnen überträgt und für letztere auf die Vorschriften der Gesetze über die Eisenbahnabgabe vom 30. Mai 1853 und 16. März 1867 (G.S. S. 449 und 465) verweist, so erscheint hiernach für das Kommunalabgabengesetz der vorgedachte weitere Begriff als nicht anwendbar. Selbst wenn dieser nicht lediglich auf die dem Gesetze vom 3. November 1838 und (falls sie private sind) der Eisenbahnabgabe unterliegenden Unternehmungen beschränkt werden müsste, können jedenfalls hierher nicht solche gerechnet werden, welche — wie die Pferdebahnen — zwar auch Personen mittelst auf Schienen bewegter Wagen befördern, jedoch als Triebkraft nicht den Dampf, sondern Pferde verwenden und

welche — da sie der Unterhaltung des Verkehrs innerhalb der Orte dienen — nach § 37 der Reichsgewerbeordnung in ihren öffentlichen Beziehungen nicht der Aufsicht der Eisenbahnverwaltung, sondern der Ortspolizeibehörde unterstellt sind. Auch im täglichen Leben werden unter dem ohne Zusatz angewendeten Worte „Eisenbahn“ wohl schwerlich jemals auch die, dem städtischen Verkehr gewidmeten Pferdebahnen verstanden. Der Betrieb der letzteren zu Erwerbszwecken bildet somit im Sinne des Kommunalabgabengesetzes lediglich einen „Gewerbebetrieb“, nicht aber die vielfach besonders geregelte Unterart desselben, den „Eisenbahnbetrieb“; für deren Abgabepflicht ist daher der erste, und nicht der zweite Satz im Eingange des § 2 maassgebend, welcher die „Station“ erwähnt. Wegen zu weit gefasster Auslegung des Begriffes „Eisenbahn“ unterliegt die Vorentscheidung daher der Aufhebung.

Bei freier Beurtheilung erscheint die Sache spruchreif. Der Betrieb einer Pferdebahn ist nach dem ersten Satz des § 2 dort abgabepflichtig, wo sich eine Betriebsstätte befindet. Unbestritten erstrecken sich die Anlagen (nämlich die Geleise) und auch der Betrieb der Klägerin (nämlich die Beförderung von Personen mittelst der auf diesen Geleisen bewegten Wagen) über die Strassen der drei Gemeinden Lehe, Bremerhaven und Geestemünde. Die mit diesem Schienennetze bedeckten Strassen bilden daher die einheitliche Betriebsstätte des Unternehmens (vergl. Entsch. d. O.V.G. Bd. XVII S. 250 insbes. 252), und Klägerin ist auch in der Gemeinde Geestemünde abgabepflichtig, aber nur von einem Theile ihres Gesammt-Reineinkommens.

Das letztere hat unter allen Umständen jede der drei Gemeinden gemäss § 3 d. Ges. selbstständig zu ermitteln. Der der einzelnen Gemeinde abgabepflichtige Theil desselben wird — Mangels einer Vereinbarung zwischen dieser und dem Unternehmer — nach § 7 zu b a. a. O. bestimmt, d. i. nach dem Verhältniss des dreijährigen Durchschnitts der in den einzelnen Gemeinden erwachsenden Lohnausgaben, welche der Unternehmer zufolge § 8 jeder der Gemeinden alljährlich in einem Vertheilungsplan mitzutheilen hat. Unterlässt er dieses, so steht es jeder der Gemeinden frei, ihrerseits, wie das Gesammteinkommen, so auch dessen abgabepflichtige Quote überschläglich zu schätzen und von letzterer den Unternehmer selbstständig zur Steuer heranzuziehen (vergl. Entsch. d. O.V.G. Bd. XIV S. 137), während es diesem überlassen bleibt, durch Einspruch und Klage seine Ueberbürdung darzuthun, d. h. ziffermässig nachzuweisen, wie hoch sein Gesammteinkommen, seine gesammten Lohnausgaben und die in den betreffenden Gemeinden erwachsenen sind, welche Quote des Gesammteinkommens daher von den letzteren nur besteuert werden darf und um wie viel niedriger als die geforderte seine Steuerschuld sich wirklich stellt.

Machen mehrere der betheiligten Gemeinden gleichzeitig von der selbstständigen Heranziehung Gebrauch und schätzen sein Gesammt- oder das ihnen abgabepflichtige Theileinkommen verschieden, so bleibt dem Censiten zur Vermeidung von Doppelbesteuerungen oder sonstigen Ueberbürdungen nur übrig, gegen jede derselben seinen Ermässigungsanspruch im Wege des Einspruchs und der Klage geltend zu machen. Eine Pflicht der steuerberechtigten Gemeinde, vor der Heranziehung eines Censiten, der auch in anderen Gemeinden abgabepflichtig ist, mit diesen sich über das Maass der Heranziehung zu einigen, ist im Gesetze nirgends ausgesprochen und deshalb nicht anzuerkennen.

Die Anfertigung des im § 8 vorgesehenen Vertheilungsplanes d. i. der in jeder der betheiligten Gemeinden erwachsenden Lohnausgaben ist dem Unternehmer allerdings nur dann jederzeit möglich, wenn in jeder von diesen Gemeinden eine für sich bestehende, von den anderen getrennte Betriebsstätte des Unternehmers vorhanden ist, nicht aber auch dann, wenn — wie hier — eine und dieselbe Betriebsstätte sich über den Bezirk mehrerer Gemeinden erstreckt. In einem solchen Falle findet auch bei Pferdebahnen zur Zeit die Vertheilung — nicht mehr nach der Länge der Geleise, welche in der mehrfach angezogenen Entscheidung des II. Senats vom 9. November 1886 (Preuss. Verw.-Bl. VIII 91/92) für eine vor Erlass des Gesetzes vom 27. Juli 1885 erfolgte Heranziehung und beim damaligen Mangel jedes gesetzlichen als ein angemessener Vertheilungsmaassstab erachtet worden ist, sondern — lediglich nach Maassgabe des § 7 zu b dieses Gesetzes statt. Mangels einer gütlichen Vereinbarung hat daher der Kreis- oder Bezirksausschuss bezüglich des Einkommens, welches auf einer einheitlichen, in mehreren Gemeindebezirken belegenen Betriebsstätte erzielt wird, über die Vertheilung „nach Lage der örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung des Flächenverhältnisses und der aus der Betriebsstätte erwachsenen Lasten“ als Beschlussbehörde zu befinden. Solange ein solcher Beschluss, welchen sowohl der Unternehmer als jede der betheiligten Gemeinden beantragen kann, noch nicht gefasst ist, bleibt auch hier die Gemeinde berechtigt, ihrerseits die ihr zufallende Einkommensquote zu schätzen und von derselben den Unternehmer heranzuziehen, welcher dann im Streitverfahren behufs Begründung seines Ermässigungsanspruches eine derartige Beschlussfassung der Beschlussbehörde noch beantragen darf (vergl. Entsch. d. O.V.G. Bd. XV S. 125 ff.).

Die hier streitige Heranziehung der Klägerin erscheint daher — gegenüber den beiden Angriffen der Revisionsbeschwerde — sowohl ihrem Grunde, als auch der Zeit nach als gerechtfertigt. Da Klägerin — behufs Begründung ihres Befreiungsanspruches — nur diese beiden Punkte bestritten, dagegen eventuell die Höhe des erforderten Betrages in der

mündlichen Verhandlung vom 24. April 1890 noch ausdrücklich als zutreffend anerkannt hatte, so ist die Klage mit Recht abgewiesen worden, und waren die diesbezüglichen Entscheidungen lediglich aufrechtzuerhalten. Insbesondere ist der der Revision angefügte Vorbehalt aller Rechte bezüglich des Maasses der Steuerpflicht ohne rechtliche Wirkung; wollte Klägerin eine Ermässigung beanspruchen, so hätte sie diesen Anspruch ziffernmässig bezeichnen und begründen, vor Allem aber denselben — da er auf völlig anderem Fundamente als der bisher allein verfolgte Befreiungsanspruch beruht — bereits in I. Instanz (vergl. § 92 Landesverwalt.-Ges.) geltend machen müssen."

Nr. 42. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 13. Mai 1891.

[Oest. Eisenb. Ver. Bl. V. Nr. 38. S. 613. — Budwinski, Bd. 15. S. 424.]

Die Verpflichtung zur Erhaltung einer Brücke durch einen Privaten kann nicht aus der während einer Reihe von Jahren thatsächlich stattgehabten Brückenerhaltung, sondern nur aus einem nachgewiesenen Privatrechtstitel abgeleitet werden.

Der Tiroler Landesausschuss hatte die Gemeinde A. als zur Erhaltung der über den B.-Fluss führenden zwei Gemeindestrassenstrecken mit einander verbindenden Brücke als verpflichtet erkannt, da diese Brücke den öffentlichen Verkehr auf eine Gemeindestrasse vermittelt, und wies das Begehren der Gemeinde, den C., welcher durch eine Reihe von Jahren thatsächlich die Kosten der Brückenerhaltung bestritten hatte, zur künftigen Brückenerhaltung und zum Ersatze der bereits hierfür ausgelegten Kosten zu verhalten, ab.

Die gegen diese Entscheidung eingebrachte Beschwerde wurde vom Verwaltungs-Gerichtshofe als unbegründet in folgender Erwägung abgewiesen:

Es ist unbestritten, dass die Brücke zwei Gemeindestrassenstrecken mit einander verbinde, und dass auf derselben seit unvordenklichen Zeiten der öffentliche Verkehr ganz so, wie auf Strassen, die sie verbindet, stattfinde. Da nach § 9 des Tiroler Strassengesetzes vom 12. Oktober 1882, L. G. Bl. Nr. 30, Brücken ausser in dem hier nicht zutreffenden Falle, dass sie nach den Grundsätzen für die Konkurrenz zu Strassen höherer Kategorie als selbstständige Bauobjekte erklärt werden, als Theile der betreffenden Strasse zu behandeln sind, so kann in der vom Landesausschusse ausgesprochenen Erklärung, dass die in Rede stehende Brücke als eine Gemeindebrücke anzusehen sei, eine Gesetzwidrigkeit nicht erblickt werden. Nun bleiben nach § 12 lit. c allerdings die in Privatrechtstiteln begrün-

deten Verpflichtungen bezüglich jeder Kategorie von Strassen aufrecht; die Verwaltungsbehörde kann jedoch auf solche nur dann Rücksicht nehmen, wenn sie unbestritten und unzweifelhaft vorliegen. Keines von beiden ist hier der Fall. Ein rechtlicher Verpflichtungstitel ist nicht nachgewiesen und kann insbesondere ein solcher in der durch eine — wenn auch während einer Reihe von Jahren — thatsächlich stattgehabte Brückenerhaltung nicht gefunden werden. Der Landesausschuss hat daher mit Grund die Gemeinde als zur Erhaltung der fraglichen Brücke als verpflichtet erkannt, und demgemäss das Begehren, den C. zur künftigen Brückenerhaltung und zum Ersatze der bereits hierfür ausgelegten Kosten zu verhalten, abgewiesen, wobei es selbstverständlich der Gemeinde unbenommen bleibt, allfällige, auf einem Privatrechtstitel begründete Ansprüche an denselben im Civilrechtswege geltend zu machen.

Nr. 43. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.
Vom 20. Mai 1891.

[Oest Eisenb. Ver. Bl. V. Nr. 44. S. 692. — Budwinski, Bd. 15. S. 438.]

Eine dem Eisenbahn-Konzessionär gewährte Steuerfreiheit kann der Unternehmer, dem die Ausführung des Baues übertragen wurde, für sich nicht in Anspruch nehmen.

Gegen die bezügliche Entscheidung der steiermärkischen Finanz-Landesdirektion vom 1. Oktober 1890, Z. 15063, überreichte P. Kr. beim Verwaltungs-Gerichtshofe die Beschwerde. In dieser wurde nicht die Steuerpflicht der Bauunternehmung an sich bestritten, sondern für die letztere lediglich die Erwerbssteuerfreiheit unter Berufung auf die Bestimmung des § 2 der Konzessions-Urkunde vom 10. Oktober 1888, R.G.Bl. Nr. 178, mit der Behauptung verlangt, dass die daselbst sub lit. b ausgesprochene Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer nicht lediglich der österr. Alpinen Montangesellschaft als der Konzessionärin, sondern dem Unternehmen überhaupt ertheilt worden sei, weshalb dieselbe nicht nur für den Betrieb, sondern auch für den Bau der Lokalbahn zu gelten habe, daher auch dem Beschwerdeführer zu Gute kommen müsse, da derselbe den begünstigten Bau führe und die Konzessions-Urkunde keinen Unterschied mache, ob der Bau von der Alpinen Montangesellschaft oder Lokalbahn in eigener Regie oder durch ein bauführendes Organ durchgeführt wird.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet zurück mit folgender Motivirung:

Das entscheidende Moment für die vorliegende Streitsache liegt darin, dass der Bau der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg nicht von den Kon-

zessionären dieser Bahn, sondern von einem Dritten geführt wird. Diese Art der Ausführung des Bahnbaues ist im vorliegenden Falle sogar konzessionsmässig vorgezeichnet, da § 11 der zitirten Konzessions-Urkunde die ausdrückliche Bestimmung enthält, dass die Bauarbeiten, abgesondert von der Geldbeschaffung, im Offertwege zu vergeben sind, womit selbstverständlich der Bahnbau in eigener Regie ausgeschlossen und zugleich der Unterschied zwischen der konzessionirten Lokalbahn und der bezüglichen Lokalbahn festgestellt erscheint.

Dass die Steuerbefreiung der den Gegenstand der Konzessions-Urkunde bildenden Unternehmung gewährt wurde, ist zwar richtig, aber dabei kann als Unternehmung doch nur die Lokalbahn, keinesfalls aber deren Bauführer resp. Bauunternehmer verstanden werden.

Wenn der Bau einer Eisenbahn von dem zum Betriebe derselben konzessionirten Unternehmer selbst geführt wird, so entsteht allerdings keine eigene Unternehmung des Bahnbaues neben der Eisenbahnunternehmung selbst, ebensowenig, wie wenn ein bauverständiger Eigenthümer für sich selbst ein Haus baut; wenn dagegen der Bau einem dritten Unternehmer überlassen wird, so ist die Ausführung des Baues für sich das Unternehmen des Bauführers, welches vollständig von der Unternehmung des Eisenbahn-Konzessionärs verschieden ist und daher die für letztere bestehende Steuerfreiheit nicht ohne Weiteres für sich in Anspruch nehmen kann, dessen Erwerbssteuerpflicht vielmehr nach den bei ihm selbst zutreffenden Merkmalen, denen zufolge es für sich als ein auf Gewinn berechnetes Unternehmen erscheint, zu beurtheilen kommt.

Im vorliegenden Falle muss diese Unterscheidung zwischen dem Eisenbahn- und dem Bauunternehmen noch umsomehr gelten, als — wie bemerkt — die Ueberlassung der Bauführung an einen dritten Bauführer sogar in der Konzessions-Urkunde vorgesehen war.

Auch der Umstand, dass die Steuerfreiheit nicht von der Betriebseröffnung ab zugestanden worden ist, nöthigt keineswegs zu dem Schlusse, dass die Steuerfreiheit auch für das Unternehmen des Baues der Eisenbahn gelten muss, indem jener Termin nach beliebigem Ermessen der Staatsverwaltung bestimmt werden kann, und die hier vorgekommene Art der Terminsbestimmung auch ganz wohl nur den Grund haben kann, dass durch die ohne Rücksicht auf die Betriebseröffnung erfolgte Festsetzung des Termins auf eine hiernach im Interesse des Konzessionärs liegende möglichst rasche Bauführung eingewirkt werden soll.

Nr. 44. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 22. Mai 1891.

[Seuffert, Arch. Bd. 17. Heft 1. S. 49.]

Verletzung eines Reisenden beim angeordneten Umsteigen in einen anderen Wagen als Unfall beim Betriebe der Eisenbahn nach § 1 des R.H.Pfl.Ges.

Es ist unbestreitbar, dass die Personenbeförderung auf der Eisenbahn einen Theil des Betriebes enthält, und dass alle Unfälle, welche während der Beförderung eines Reisenden, d. h. nach Antritt der Reise und vor Beendigung derselben, einem Passagier zustossen, als bei dem Betriebe der Bahn erfolgt anzusehen sind, und die Eisenbahn-Gesellschaften zum Schadensersatz verpflichten, sofern diese nicht den Nachweis zu erbringen vermögen, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden der betreffenden Person herbeigeführt ist. Dass der Unfall des Klägers bei dessen Aussteigen aus einem in Stillstand gebrachten Wagen auf dem Bahnhofe zu J. geschehen ist, ändert an der Sache nichts. Die Bahn hatte die Beförderung des Klägers an sein Reiseziel M. zu leisten. Wenn nun zum Zweck der Weiterbeförderung des Reisenden ausserordentlicher Weise auf dem Bahnhofe zu J. ein Umsteigen der Reisenden von einem Wagen in einen anderen von den Bahnbeamten angeordnet wurde, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass das Umsteigen durch Umstände veranlasst worden ist, welche mit dem Bahnbetriebe in ursachlichem Zusammenhange standen, und es ist demnach auch der Unfall, den der Kläger erlitten, als bei dem Bahnbetriebe und während der Reise desselben erfolgt anzusehen.

Urtheil des O.L.G. zu Kiel (1. Sen.) vom 19. Jan. 1891 i. S. Marschbahn w. Kruse.

Die Revision der Beklagten wurde verworfen:

„Mit Unrecht wirft die Beklagte dem Ber.-Ger. unrichtige Auslegung des § 1 des H.Pfl.Ges. um deswillen vor, weil es den Unfall, welchen der Kläger aus dem Coupé eines stillstehenden Zuges erlitten hat, als einen „beim Betrieb der Eisenbahn“ erlittenen aufgefasst hat. Denn wenn schon überhaupt der Betrieb der Eisenbahn als einer Transportanstalt keineswegs mit dem vorübergehenden Stillstehen eines Zuges aufhört, so kann vollends an der Fortsetzung des Betriebes nicht gezweifelt werden, wenn die Reisenden, wie hier geschehen, auf Geheiss des Schaffners ihr Coupé nur zu verlassen gehabt haben, um in einem anderen desselben Zuges weiter befördert zu werden. Da nun der Ber.-Richter auch festgestellt hat, dass der Unfall in Folge dieses zum Zweck des Betriebes angeordneten Aussteigens und zwar ohne Verschulden des Klägers erfolgt ist, die gegen

diese Annahme erhobenen Angriffe aber lediglich thatsächlicher Natur sind, so konnte die gegen die verurtheilende Entscheidung von der Beklagten erhobene Revision keinen Erfolg haben.“

Nr. 45. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 26. Mai 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 12. S. 57.]

Beweis der Dauer der Erwerbsunfähigkeit des bei einem Bahnunfalle Verletzten. Annahme des im strafgerichtlichen Verfahren ausgestellten ärztlichen Zeugnisses als Grundlage im Entschädigungsprozess. Beweiskraft des Zeugnisses des Bahnarztes. Die Fortzahlung eines Theiles des Lohnes an den Verletzten involvirt nicht die Anerkennung der fortgesetzten Erwerbsunfähigkeit.

Das O.L.G. hat das Urtheil der ersten Instanz theilweise bestätigt und theilweise abgeändert und die Geklagte zur Zahlung von Schmerzengeld in der Höhe von 200 fl., nebst 5% Zinsen, verurtheilt, im Uebrigen aber die Klage abgewiesen.

Gründe:

Durch das vom Kläger selbst in der Klage beigebrachte eigene Beweismittel, nämlich den ärztlichen Befund vom 27. Februar 1886, ist der Beinbruch nachgewiesen, welcher als schwere Beschädigung, verbunden mit 50tägiger Arbeitsunfähigkeit, bezeichnet wird. Obwohl das Gutachten im Strafwege erging, bildet es die einzige Grundlage, auf welche der Richter seine Ueberzeugung betreffs der Wirkungen der erlittenen Beschädigung stützen kann, denn der Kläger hat über seine von der Geklagten in Abrede gestellten Behauptungen, dass er infolge dieser Beschädigung die Gesundheit auf immer verloren habe und als Krüppel mit der Krücke herumgehen müsse und infolge dessen erwerbsunfähig sei, den Beweis durch Sachverständige geführt. Diese haben aber am 26. November 1889 erkannt, dass der Kläger durch die Ereignung keine Hinderung in der Bewegung des linken Fusses erlitten habe, dass er kein Krüppel, sondern ganz arbeitsfähig sei.

Die Behauptungen der Klage sind daher, insofern gesagt wird, dass Kläger mehr als 50 Tage arbeitsunfähig und Krüppel war, ohne Beweis, und ist die erstrichterliche Ansicht, wonach aus dem Umstande, dass die Sachverständigen erst am 26. November 1889 bestätigten, dass der Kläger vollkommen gesund sei, gefolgert wird, dass die Rekonvaleszenz bis zu diesem Tage gedauert habe, irrig.

Es ist dies eine ganz willkürliche Folgerung, und zwar umsomehr, als auf dieser falschen Folgerung der erste Richter auch die Verpflichtung

der Geklagten zur Zahlung des Erwerbsentganges während dieser ganzen Zeit stützt.

Denn diese Verpflichtung besteht nur insoweit und für diejenige Zeit, inwieweit die Erwerbsunfähigkeit nachgewiesen ist.

Hiernach gebührt sie dem Kläger nur für 50 Tage und that die Geklagte, da sie 30 kr. pro Tag für 7 Monate gezahlt hat, mehr, als sie verpflichtet war; sie zahlte im Ganzen 60 fl., während dem Kläger für 50 Tage, selbst zu 50 kr. gerechnet, nur 25 fl. gebühren würden.

Ein Geständniss der Geklagten, dass der Kläger mehr als 50 Tage arbeitsunfähig war, liegt aber in der Zahlung von je 30 kr. für eine grössere Anzahl von Tagen nicht.

Es ist daher die Forderung von 216 fl. 90 kr. und jene auf die Rente unbegründet.

Das Schmerzengeld von 500 fl. ist zu hoch, weil es laut Sachbefund vom 27. Februar 1886 dem Kläger schon nach drei Wochen viel besser ging und er vor dem Untersuchungsrichter selbst als Schmerzengeld 300 fl. beansprucht hat. Es wurden ihm sonach aus diesem Titel 200 fl. zugesprochen.

Der O.G.H. hat das Urtheil der zweiten Instanz lediglich bezüglich der Höhe des Schmerzengeldes abgeändert und letzteres auf 500 fl. erhöht, weil die Natur und Schwere der erlittenen Beschädigung einen mit bedeutenden physischen Schmerzen verbundenen Krankheitsprocess zur Folge hatte und demgemäss das Schmerzengeld entsprechend zu bemessen war.

Nr. 46. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.[1])

6. Civil-Senat. Vom 4. Juni 1891.

[Preuss. Arch. f. Eisenbahnw. 1892. S. 414.]

§ 96 Unfall-Versicherungs-Gesetz. Begriffe „Betriebsbeamter".

Der Beklagte und Revisionskläger, Regierungsbaumeister W. H. zu B., ist von der Klägerin auf Ersatz der von ihr infolge eines Unfalls vom 22./23. August 1887 gemachten Aufwendungen nach §§ 96 und 98 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 in Anspruch genommen.

Während der erste Richter annahm, dass der Unternehmer des gesammten Baues die Stadt B. gewesen sei, daher H. als der von dieser aufgestellte Bauleiter gemäss § 96 a.a.O. zu haften habe, stellt der zweite Richter auf Grund des Beweismaterials, insbesondere der vorgelegten Submissionsbedingungen und Instruktionen ohne ersichtlichen Rechtsirrthum (man vergleiche insbesondere den § 9 Absatz 2 des Unfallversicherungsgesetzes und Urtheil des Reichsgerichts, Entscheidungen Band 21 Seite 51 ff.,

---

[1]) Ausführlichere Mittheilung der im Bd. 8 Nr. 223 S. 351 enthaltenen Entscheidung.

Archiv 1889 Seite 593) fest, dass der Mitbeklagte, Maurermeister S., bezüglich der hier fraglichen Maurerarbeiten als Betriebsunternehmer anzusehen sei, während er den Beklagten H., welchem von der Stadt B. die Aufsicht über die Ausführung dieser Arbeiten anvertraut war, als „Betriebsaufseher“ im Sinne des § 96 und darum nach Maassgabe dieser Gesetzesbestimmung haftbar erachtet.

Die Richtigkeit dieser Entscheidung hängt von Beantwortung der Frage ab, ob, wie Revisionskläger schon in den Vorinstanzen geltend gemacht hatte, unter dem „Betriebs- und Arbeiteraufseher“ des § 96 nur ein solcher Betriebsbeamter zu verstehen ist, welcher vom Betriebsunternehmer angestellt ist und bestimmte Pflichten in dessen Betriebe zu erfüllen hat, oder ob auch ein von dritter Seite, insbesondere von dem Bauherrn mit Zustimmung des Unternehmers aufgestellter Aufsichtsbeamter (der selbstverständlich nicht unter die Kategorien des § 9 des Gesetzes fallen darf) als Betriebsbeamter im Sinne des § 96 angesehen werden kann.

Zugegeben ist dem zweiten Richter, dass der Wortlaut des Gesetzes

> „diejenigen Betriebsunternehmer, Bevollmächtigten und Repräsentanten, Betriebs- und Arbeiteraufseher, gegen welche durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt worden ist, dass sie den Unfall vorsätzlich oder durch Fahrlässigkeit mit Ausserachtlassung derjenigen Aufmerksamkeit, zu der sie vermöge ihres Amtes, Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet sind, herbeigeführt haben“

in seiner allgemeinen Fassung nicht sofort erkennen lässt, dass der betreffende Beamte gerade ein Beamter des Betriebsunternehmers sein müsse, obwohl bei der Kategorie der Bevollmächtigten und Repräsentanten die Rückbeziehung auf ihn eine selbstverständliche und darum bei der Gleichheit der Fassung dieser Rückbeziehung auch bei den im unmittelbaren Anschlusse genannten Betriebs- und Arbeitsaufsehern eine sehr nahe liegende ist.

Jedenfalls spricht aber die vom zweiten Richter in Bezug genommene Entstehungsgeschichte des Gesetzes entschieden gegen die Ausdehnung auf andere als die vom Unternehmer angestellten Aufsichtsbeamten.

Denn, wenn die Motive zu §§ 92 bis 95 des Entwurfes (jetzt §§ 95 bis 98) auf Seite 81 hervorheben:

> „Neben der Sicherung der Arbeiter gegen die wirthschaftlichen Folgen der Unfälle verfolgt der Entwurf das Ziel, alle Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern über Entschädigungsansprüche, welche den letzteren aus Unfällen erwachsen, zu beseitigen und zu dem Ende alle Entschädigungsansprüche, welche in Veranlassung eines Unfalles gegen den Arbeitgeber nach bisherigem Rechte (Gemeines Recht, Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, code civil u. s. w.) erhoben werden konnten, aufzuheben“.

und hieran anschliessend später bemerken (Seite 82):

> Ausser den Betriebsunternehmerm kommen aber in gleicher Weise die Bevollmächtigten und Repräsentanten derselben, die Betriebs- und Arbeiteraufseher in

Betracht, ... diese dürften einerseits nicht schlechter gestellt werden, als die Betriebsunternehmer, und andererseits könne der Unternehmer keine persönliche, wenn auch nur moralische Verantwortung weiter für dieselbe übernehmen, als dass er mit seinen Berufgenossen seine Arbeiter u. s. w. gegen alle Unfälle versichere, der Entwurf behandle daher die Unternehmer und deren Bevollmächtigte u. s. w., zu denen namentlich auch die Betriebsbeamten in staatlichen und anderen Werken gehören, völlig auf gleichem Fusse, er lässt ferner alle diese Personen nur für ihre eigenen Handlungen haften, indem jede Haftpflicht des Betriebsunternehmers für seine Bevollmächtigten beseitigt wird,"

so lässt diese Fassung wohl nicht zweifelhaft, dass die Motive bei den sämmtlichen hier aufgeführten Kategorien das gleiche Verhältniss zum Betriebsunternehmer voraussetzen und jedenfalls nur von dessen Bevollmächtigten und Repräsentanten, wie von dessen Betriebsbeamten (Betriebs- und Arbeitsaufsehern) sprechen.

Die engere Auffassung liegt um so näher, als nach den zitirten Eingangsworten ein Ersatz für das bisherige Recht, insbesondere das Haftpflichtgesetz, geschaffen werden sollte, die §§ 95 und 96 des Unfallversicherungsgesetzes gerade eine modifizirte Haftung im Sinne des Haftpflichtgesetzes aufrecht erhalten,

(vergl. Engelmann, Kommentar zum Unfallversicherungsgesetze, S. 112)

in § 2 des letzteren Gesetzes aber nur von den seitens des Arbeitsgebers „zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeit angenommenen Personen" und deren „Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtung" die Rede war, sodass ein anderer, als ein vom Unternehmer „angenommener" Betriebsbeamter auf Grund des Haftpflichtgesetzes gar nicht in Frage kam.

Nun waren zwar die Betriebsbeamten des Unternehmers auch vor Inkrafttreten des Unfallversicherungsgesetzes rechtlich nicht von der Verantwortung für schuldbare Herbeiführung eines Unfalles frei, sondern sie konnten je nach Umständen dem Verletzten oder dem haftpflichtigen Unternehmer regresspflichtig sein, und es war nach Maassgabe des gemeinen oder Landesrechtes im einzelnen Falle vom Prozessrichter zu entscheiden, ob und inwieweit dies der Fall war. Aber thatsächlich waren sie durch die im Haftpflichtgesetze normirte Haftbarkeit des Unternehmers, der im Rahmen des Specialgesetzes auch für ihr Verschulden einzutreten hatte, in den meisten Fällen gedeckt und wurden nur ausnahmsweise in Anspruch genommen.

Vom Standpunkte des Haftpflichtgesetzes — und abgesehen von ihrer Verantwortlichkeit nach gemeinem oder Landrecht — waren also die Bevollmächtigten oder Repräsentanten und die Betriebsbeamten des Unternehmers, aber auch nur diese, besonders günstig gestellt, und es lag nahe, dass, wenn nunmehr nach dem neuen, das Haftpflichtgesetz modifizirenden

Unfallversicherungsgesetze sie selbst sofort neben dem Unternehmer aus dem Spezialgesetze haften sollten, man ihnen wenigstens keine weitergehende Haftung auferlegen wollte, als dem Unternehmer selbst, und dass man also auch ihnen die aus den §§ 95, 96 des Unfallversicherungsgesetzes sich ergebende Stellung einräumte, welche den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften gegenüber insofern eine günstigere ist, als nach den angeführten Paragraphen die Betriebsunternehmer u. s. w. den Verletzten für fahrlässig herbeigeführte Unfälle niemals mehr haften, während sie den Berufsgenossenschaften und Krankenkassen gegenüber zwar bei vorsätzlich oder mit Ausserachtlassung der Amts-, Berufs- oder Gewerbspflicht fahrlässig herbeigeführten Unfälle für die durch solche herbeigeführten, gesetzlichen Aufwendungen haften, aber nur dann, wenn die Verursachung durch ihre Schuld schon vorher durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt ist.

Zu einer derartigen Einschränkung der nach dem gemeinen oder Landesrecht sich ergebenden Haftbarkeit bestand aber dritten, nicht vom Unternehmer angenommenen, sondern von anderer Seite an- oder aufgestellten Betriebsbeamten gegenüber keinerlei Anlass. Ihre etwaige Verantwortlichkeit für ein schuldhaftes Eingreifen in einen fremden Betrieb war vom Haftpflichtgesetze nicht berührt und stand mit der Haftbarkeit des Unternehmers nach jenem Gesetze ausser jedem Zusammenhange. Für solche von ihm nicht „angenommene" Betriebsbeamte hatte der Unternehmer auch nach dem Haftpflichtgesetze niemals einzustehen, ihre selbständige Verantwortlichkeit wurde also durch die im Unfallversicherungsgesetze beliebte Modifikation der Haftbarkeit des Betriebsunternehmers nicht berührt, und es lag deshalb auch kein Grund vor, ihre rechtliche Stellung beschädigten Arbeitern gegenüber irgendwie zu modifiziren und ihre Verantwortlichkeit materiell rechtlich einzuschränken. Diese Auffassung wird auch von den Kommentatoren des Unfallversicherungsgesetzes, insoweit sie sich überhaupt über die Frage äussern, getheilt, indem durchweg nur von Regelung des Verhältnisses des Unternehmers und seiner Beamten zu dem Verletzten oder zu den Berufsgenossenschaften und Krankenkassen gesprochen, nirgends aber die Möglichkeit einer Ausdehnung dieser Anordnungen auf andere, als die vom Unternehmer angestellten Beamten auch nur angedeutet wird.

(vergl. Woedtke, § 96 Note 1,
Landmann, § 96 Note 1; ebenso anscheinend
Engelmann, § 95 Seite 112
vergl. auch Urtheil des Reichsgerichts vom 31. Mai 1888, Entscheidungen, Band 21 Seite 51 ff. Archiv 1889 Seite 593).

Solche nicht vom Betriebsunternehmer angenommene Betriebsbeamte fallen daher lediglich unter die Kategorie der „Dritten" im Sinne des § 98

Unfallversicherungsgesetzes, und es erübrigt sich hiermit ein näheres Eingehen auf die Frage, ob ein vom Bauherrn aufgestellter, dem Unternehmer und seinen Bediensteten gegenüber mit der Oberaufsicht betrauter bauleitender Beamter überhaupt unter den Begriff des „Betriebsaufsehers" im Sinne des § 96 a. a. O. zu subsumiren wäre.

Erscheint hiernach die Klage, soweit sie auf § 96 des Unfallversicherungsgesetzes gestützt ist, als unhaltbar, so kann doch eine sofortige Entscheidung von Seiten des Revisionsgerichtes nicht erfolgen, weil der Anspruch unter Umständen auf § 98 desselben Gesetzes gestützt und weder dieser Klagegrund, noch die denselben entgegengesetzte Einrede der unzulässigen Klageänderung vom Berufungsrichter gewürdigt, eine Entscheidung der letzteren Frage aber schon deshalb ausgeschlossen ist, weil der Vorderrichter über die bezüglichen thatsächlichen Anführungen nicht verhandelt hat.

Nr. 47. Beschluss des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 5. Juni 1891.

[Amtl. Nachr. d. R.V.A. VIII. Nr. 6. S. 201. Z. 1086.]

Die Eisenbahnen sind in Betreff der Grasnutzung auf den an der Bahn belegenen Böschungen und Dämmen nicht als Mitglieder zur landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft heranzuziehen.

Der Unternehmer eines Privatbahnbetriebes war wegen der Grasnutzung auf den an der Bahn belegenen Dämmen und Böschungen zu Beiträgen an die örtlich zuständige landwirthschaftliche Berufsgenossenschaft herangezogen worden. Auf die Beschwerde des Unternehmers hat das Reichsversicherungsamt, nach Benehmen mit den Zentralbehörden verschiedener Bundesstaaten, unter dem 5. Juni 1891 dahin entschieden, dass der Beschwerdeführer der landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft als Mitglied nicht angehöre. Für diese Entscheidung waren insbesondere folgende Gründe maassgebend:

Die Bahndämme und Bahnböschungen dienen in erster Linie den Zwecken des Eisenbahnbetriebes; sie werden regelmässig deshalb mit einer Grasnarbe versehen, um sie zu festigen und dauerhafter zu machen. Die Absicht der Gewinnung landwirthschaftlicher Erträgnisse ist dabei von untergeordneter Bedeutung; diese Gewinnung geschieht meist nur, um aus dem ohnehin vorhandenen und für den Eisenbahnbetrieb nothwendigen Boden nebenher noch eine kleine Nutzung zu ziehen, die häufig die Kosten der Unterhaltung der Böschungen bei weitem nicht deckt. Die auf die Grasnutzung und die Unterhaltung der Dämme und Böschungen bezüglichen Arbeiten werden meist nicht von besonderen landwirthschaftlichen Arbeitern, sondern von den Eisenbahnarbeitern verrichtet. In der Begrün-

dung zu dem Ausdehnungsgesetz vom 28. Mai 1885, welches den „gesammten Betrieb der Eisenbahnverwaltungen“ der Versicherung unterwirft, ist ausdrücklich bemerkt, die Fassung des Entwurfs ermögliche es, sämmtliche Betriebe der in Betracht kommenden Verwaltungen, auch die sonst nicht versicherungspflichtigen, z. B. die handwerksmässigen, und die „landwirthschaftlichen“ Betriebe, einheitlich zu versichern.

Danach müssen die auf die Pflege und Unterhaltung der Dämme und Böschungen bezüglichen Arbeiten dann dem Betriebe des Eisenbahnunternehmers zugerechnet und versicherungsrechtlich als Bestandtheil des Eisenbahnunternehmens behandelt werden, wenn sie von dem Unternehmer des Eisenbahnbetriebes ausgeführt werden (vergl. dagegen die Bescheide 520, 618 und 657, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1888 S. 220 und 336, 1889 S. 139).

Was die Ueberlassung — insbesondere die Verpachtung — der Grasflächen an Dritte betrifft, so ist zu unterscheiden, ob der Abnehmer im Sinne des Bescheides 625 (Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1888 S. 343) als Unternehmer der Ernte- oder Unterhaltungsarbeiten anzusehen, oder ob die Thätigkeit des Abnehmers so unerheblich oder von so vorübergehender Natur ist, dass sie ein selbstständiges Unternehmen nicht darstellt. Im ersteren Falle — der thatsächlich selten vorkommen wird — ist ein landwirthschaftlicher Betrieb des Abnehmens des Grases oder der Bodenfläche vorhanden und als solcher zu versichern; im zweiten Falle bildet die an sich landwirthschaftliche Betriebsthätigkeit wegen ihres engen Zusammenhanges mit dem gewerblichen Gesammtunternehmen einen Bestandtheil des letzteren und ist gemäss § 1 Ziffer 1 des Ausdehnungsgesetzes versichert (zu vergleichen das Rundschreiben vom 10. Januar 1889, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1889 S. 89, vorletzter Absatz, sowie die Rekursentscheidung 790, a. a. O. 1890 S. 154).

Nr. 48. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 10. Juni 1891.

[Preuss. Verw.Bl. XII. Nr. 44/45. S. 520. — Jur. Wochenschr. 1891. Nr. 42/46. S. 404 5. Ziff. 51. 52.]

Entschädigungsanspruch wegen Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung neuer Fluchtlinien betroffenen Grundeigenthums im Falle der Baukonsensversagung und demnächstigen Abänderung der neuen Fluchtlinien. — Entschädigungsanspruch wegen Baukonsensversagung auf Grund des Bebauungsplanes, wenn die Ablehnung des Bauprojekts auch ohne den Bebauungsplan hätte erfolgen müssen. — Ermittelung des Schadens bei Baubeschränkungen.

1. Durch die im Laufe des gegenwärtigen Rechtsstreits bewirkte Veränderung der Fluchtlinien konnte selbstverständlich der dem Kläger

rechtskräftig zuerkannte Entschädigungsanspruch nicht alterirt, überhaupt ein bereits erworbenes Recht dem Kläger nicht entzogen werden. Nur auf die vorbehaltene Liquidation des Schadens und demgemäss auf den Betrag der zu leistenden Entschädigung kann dieser Umstand von Einfluss sein, sofern dadurch dem Grundstück des Klägers die ihm durch den auf ihn angewendeten früheren Bebauungsplan entzogene Bebaubarkeit ganz oder zum Theil wiedergegeben ist. In einem solchen Falle wird die Entschädigung in Gestalt einer Rente für die Zeit festzusetzen sein, in welcher der Eigenthümer an der vollen Ausnützung seines Grundstücks verhindert gewesen ist. So hat auch im vorliegenden Falle der Ber.-Richter dem Kläger die Entschädigung zugesprochen. Der Ber.-Richter geht hierbei davon aus, dass mit dem Tage, als die Offenlegung des neuen Planes gemäss § 8 Ges. vom 2. Juli 1875 erfolgte, der Kläger die freie Verfügung über seinen bisher mit der Baubeschränkung behafteten „Grundstückstheil“ zurückerhielt. Von diesem Gesichtspunkte hält er es für unerheblich, dass auch durch die neue Baufluchtlinie das klägerische Grundstück durchschnitten und die beabsichtigte Bebauung gehindert wird. Diese Auffassung ist rechtsirrthümlich. Wenn es auch richtig ist, dass die durch die Anwendung des Bebauungsplanes in Recht getretene Servitut der Unbebaubarkeit unmittelbar nur auf den über die Fluchtlinie hinausgehenden Flächen ruht, so wird doch davon das ganze eine rechtliche und wirthschaftliche Einheit bildende Grundstück betroffen, und es kommt daher bei Bemessung des Schadens nicht bloss die Unbebaubarkeit der zu Strassenland bestimmten Fläche, sondern auch der Einfluss in Betracht, den dieselbe auf die Benutzbarkeit des übrigen Grundstücks und folglich auf den Werth des ganzen Grundstücks hat. Auf Ersatz des hieraus sich ergebenden Minderwerths seines Grundstücks gewann der Kläger den Anspruch mit Versagung des Baukonsenses, gleichviel ob dieser Minderwerth auf der Grundlage der Bauprojekte, oder in andrer Art festzustellen ist. Dieser Anspruch auf Kapitalentschädigung als ein wohlerworbenes Recht des Klägers konnte dem Kläger nur entzogen, beziehungsweise in den Anspruch auf eine Rente für die Zwischenzeit verwandelt werden, wenn die geschmälerte Benutzungsfähigkeit des Grundstücks (nicht bloss des zu Strassenland bestimmten Theiles desselben) in vollem Umfange wiederhergestellt und damit die eingetretene Werthsverminderung thatsächlich beseitigt wurde. Von diesem Gesichtspunkte hätte der Ber.-Richter die Wirkung der Abänderung des Bebauungsplanes prüfen müssen. Ohne eine entsprechende thatsächliche Feststellung war er nicht berechtigt, dem Kläger anstatt der geforderten Kapitalentschädigung nur eine Rente (Nutzungsentschädigung) für die Zeit bis zur Offenlegung des neuen Planes zuzusprechen. Dass Kläger wegen der aus dem neuen Bebauungsplan

sich ergebenden Beschränkungen zur Zeit einen Entschädigungsanspruch nicht erheben könnte (§ 13 Ges. v. 2. Juli 1875), kommt nicht in Betracht, da es hier nicht um die Beschädigung des Klägers durch den neuen Bebauungsplan, sondern darum sich handelt, ob und inwieweit der Schaden, den der Kläger in Folge des früheren Bebauungsplanes erlitten, und der daraus demselben erwachsene und zum Theil rechtskräftig zuerkannte Entschädigungsanspruch durch den neuen Plan beseitigt oder vermindert worden ist.

2. Die Behauptung, dass die Versagung der Bauerlaubniss auch ohne Rücksicht auf den Bebauungsplan erfolgt wäre und hätte erfolgen müssen, trifft nicht nothwendig und jedenfalls nicht unmittelbar und ausschliesslich den Grund des Entschädigungsanspruchs. Dieser Grund liegt in der Belastung des Grundstücks mit der Servitut der Unbebaubarkeit, welche sich durch die Versagung der Bauerlaubniss auf Grund des Bebauungsplanes vollzieht (Entsch. d. R.G. Bd. 6 S. 295). Das spezielle Bauprojekt giebt nur den Anlass hierzu und wird häufig auch zur Grundlage für die Schadensberechnung dienen können. Es ist das aber durchaus nicht nothwendig, und es kann, wenn das spezielle Bauprojekt aus diesem oder jenem Grunde sich nicht als ausführbar erweist, der Schaden in Gestalt der Werthsverminderung, welche das Grundstück durch die ihm auferlegte Beschränkung erleidet, auch in anderer Art festgestellt werden. Es ist also für die Frage, ob die aus dem Bebauungsplan sich ergebende Eigenthumsbeschränkung in Kraft getreten ist, der in der polizeilichen Verfügung angegebene Grund allein entscheidend. (In diesem Sinne ist auch die von der Revision in Bezug genommene Entsch. d. R.G. in Sachen Berlin wider Goldschmidt — V. 347/85 — zu verstehen.) Ist die Bauerlaubniss auf Grund des Bebauungsplanes versagt worden, so ist der letztere dadurch für das Grundstück (im Umfange seiner Anwendung) in Kraft getreten, und es ist dasselbe insoweit mit der Servitut der Unbebaubarkeit belastet worden. Stand der Ausführung des Baues, wie er projektirt war, wie für den vorliegenden Fall der Ber.-Richter annimmt, ein Polizeigesetz entgegen, hätte daher die Ablehnung des Bauprojekts auch ohne den Bebauungsplan erfolgen müssen, so wird doch dadurch nichts darin geändert, dass der Bebauungsplan durch die darauf gestützte polizeiliche Verfügung in Vollzug gesetzt worden ist. Es würde vielmehr daraus nur folgen, dass das spezielle Bauprojekt der Schadensberechnung nicht zu Grunde gelegt werden kann, und nur dann würde die Existenz des Schadens selbst zu verneinen sein, wenn durch den betreffenden Umstand nicht bloss die projektirte Bebauung, sondern jede Art der Bebauung faktisch oder gesetzlich ausgeschlossen wäre.

3. Aus dem Grundsatz, dass behufs Ermittelung der zu gewährenden

Entschädigung — geeignetenfalls unter Zugrundelegung der aufgestellten Bauprojekte — der aus seiner Benutzbarkeit sich ergebende Werth des Grundstücks vor und nach den diesem auferlegten Baubeschränkungen in Vergleich zu stellen ist (vergl. § 86 I. 6 A.L.R.), folgt, dass dabei auch nicht gänzlich unberücksichtigt bleiben kann, ob und inwieweit die fraglichen Bauten auf den von der Baubeschränkung nicht unmittelbar betroffenen Theilen des Grundstücks rationell hätten errichtet werden können. Der Ber.-Richter durfte daher die bezüglichen Behauptungen der Bekl. — was die Revision der letzteren speziell in Betreff der Kegelbahn rügt — nicht als unerheblich ausser Acht lassen. Eine Loslösung der von der Fluchtlinie unmittelbar betroffenen Grundstückstheile von dem Rest des Grundstücks bei Feststellung der Existenz und Höhe des Schadens erscheint unzulässig, weil dieselben, soweit ihre Bebaubarkeit in Frage steht, ja nur als Theile des Ganzen, dessen Benutzbarkeit und Werth durch ihre Nichtbebaubarkeit vermindert wird, in Betracht kommen können.

Nr. 49. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 11. Juni 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 14. S. 65.]

Zur Kothwegräumung auf öffentlichen Eisenbahnzufahrtstrassen sind nicht die Gemeinden, sondern die Konkurrenzparteien verpflichtet.

Mit der Entscheidung des galizischen Landesausschusses vom 11. Juli 1890, Z. 22675, wurde die Stadtgemeinde Sokal für verpflichtet erkannt, die Wegführung des Kothes auf der öffentlichen Eisenbahnzufahrtstrasse innerhalb des Territoriums der Stadt unentgeltlich zu besorgen.

Dagegen führte die Stadtgemeinde Sokal Beschwerde vor dem V.G.H. In derselben wird die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung bestritten, weil die Wegführung des Kothes von der Eisenbahnzufahrtstrasse zur Erhaltung derselben gehört und weil für die Bedeckung der Kosten der Erhaltung der öffentlichen Eisenbahnzufahrten eine spezielle Konkurrenz gesetzlich bestimmt ist.

Der V.G.H. hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875 auf.

Gründe:

Die für die öffentlichen Eisenbahnzufahrten in Galizien erlassenen Gesetze vom 15. April 1881, L.G.Bl. Nr. 46, und vom 9. März 1888, L.G.Bl. Nr. 38, bestimmen eine spezielle Konkurrenz zu den Kosten des Baues und der Erhaltung der öffentlichen Eisenbahnzufahrten.

Nachdem diese hier maassgebenden Gesetze eine besondere Bestimmung bezüglich der Kothverführung auf den öffentlichen Eisenbahnzufahrten nicht

enthalten und nachdem für Galizien auch ein Strassenpolizeigesetz, aus welchem die Verpflichtung der Gemeinde zur alleinigen unentgeltlichen Besorgung der Fortführung des Kothes auf der öffentlichen Eisenbahnzufahrtstrasse abgeleitet werden könnte, nicht besteht, so muss die Wegführung des Kothes auf der Eisenbahnzufahrt als zur Erhaltung der Strasse gehörig angesehen werden, und müssen sonach die für die Erhaltung der Eisenbahnzufahrten geltenden Bestimmungen auch für die Fortführung des Kothes auf den Eisenbahnzufahrten als maassgebend anerkannt werden.

Nach § 8 des citirten Gesetzes vom 15. April 1881, L.G.Bl. Nr. 46, haben aber zu den Kosten der Erhaltung der Eisenbahnzufahrten die Konkurrenzparteien in dem Verhältnisse und unter den im § 4 festgesetzten Bedingungen beizutragen. Hieraus ergiebt sich, dass die angefochtene Entscheidung, mit welcher die Wegführung des Kothes von der Eisenbahnzufahrtstrasse der Stadtgemeinde Sokal als eine dieselbe allein treffende Verpflichtung auferlegt wurde, im Gesetze nicht begründet ist.

Nr. 50. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 18. Juni 1891.

[Pr. Arch. f. Eisenbahnwesen. Jahrg. 1892. S. 418.]

Unfallversicherung; Beschäftigung eines Arbeiters in den Betrieben verschiedener Genossenschaften; Feststellung seitens einer Genossenschaft, dass diese für den erlittenen Unfall die Entschädigung zu gewähren verpflichtet sei.

Das Berufungsurtheil ist wesentlich dahin begründet: Der am 9. Mai 1888 verunglückte H. sei, als er den Unfall erlitten, von seinem Arbeitgeber, welcher neben der Landwirthschaft auch noch das Ziegelei- und Baugewerbe betreibe, im Baugewerbe beschäftigt worden; es habe deshalb nach den gesetzlichen Vorschriften der Beklagten die Entschädigungspflicht obgelegen. Der Sektionsvorstand Sch., bei welchem der Unfall zur Anmeldung gelangt, sei von der irrigen Voraussetzung ausgegangen, dass, weil der verunglückte H. von seinem Arbeitgeber hauptsächlich in der Landwirthschaft beschäftigt worden, die Klägerin die Unfallsentschädigung zahlen müsse, und habe desshalb in dem dem H. unterm 26. März 1889 zugestellten Bescheide die Verpflichtung zur Zahlung der festgesetzten Rente anerkannt. Da nun aber nach § 1 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 diejenige Genossenschaft zur Gewährung der Entschädigung verpflichtet sei, „in“ deren Betriebe der Arbeiter bei Eintritt des Unfalls beschäftigt war, selbst wenn diese Beschäftigung nur eine vorübergehende und der Arbeiter nach einander in Betrieben verschiedener Genossenschaften beschäftigt wurde, so sei die Entschädigungsverpflichtete

die Beklagte, und die Klägerin, welche diese Entschädigungspflicht nach dem von ihrem Sektionsvorstande Sch. irrthümlicher Weise abgegebenen Anerkenntnisse übernommen, leiste damit für die Beklagte Ausgaben, zu denen die letztere gesetzlich verpflichtet sei. Nachdem einmal durch den von dem Sektionsvorstand. Sch. an H. erlassenen Bescheid für Klägerin die Verpflichtung begründet sei, die festgesetzte Rente an H. zu zahlen, könne allerdings von einer Uebertragung dieser Verpflichtung auf die Beklagte nicht die Rede sein. Diese Frage sei zu Ungunsten der Klägerin endgültig entschieden und könne im Rechtswege nicht wieder einer Erörterung unterzogen werden, dagegen sei ein etwaiger Anspruch der Klägerin aus der nützlichen Verwendung gegen die Beklagte rein zivilrechtlicher Natur, und es sei zur Verfolgung desselben der Rechtsweg gegeben. Bei der Prüfung, ob ein solcher Anspruch der Klägerin vorhanden, müsse festgestellt werden, wer von den Parteien im vorliegenden Falle nach den gesetzlichen Bestimmungen die Entschädigungsverpflichtete sei, und diese Frage müsse unbedenklich nach den Vorschriften des Unfallversicherungsgesetzes beantwortet werden. Nach diesen aber habe unzweifelhaft die Beklagte die Verpflichtung zur Gewährung der Entschädigung, und da die Klägerin irrthümlicher Weise diese Verpflichtung übernommen, so mache sie nützliche Verwendungen für die Beklagte, zu deren Erstattung die letztere verpflichtet sei.

Dem Berufungsrichter ist insoweit beizutreten, als für einen aus dem Unfallversicherungsgesetze hergeleiteten, auf nützliche Verwendung gegründeten Anspruch an eine Berufsgenossenschaft der Rechtsweg nicht als von vornherein ausgeschlossen angesehen werden kann. Die weiteren Ausführungen des Urtheils aber, dass eine nach öffentlichem Rechte unanfechtbar getroffene Feststellung von dem Richter behufs Feststellung eines privatrechtlichen Anspruchs auf ihre Richtigkeit geprüft werden könne, sind rechtsirrthümlich. Im vorliegenden Falle ist durch die gesetzlich berufenen Organe die Feststellung getroffen, dass die Klägerin verpflichtet ist, dem verunglückten Arbeiter H. als Entschädigung eine jährliche Rente von 180 *M.* zu zahlen. Die Klägerin selbst erkennt an, dass für sie diese Verpflichtung nach der endgültigen Festsetzung des zuständigen genossenschaftlichen Organs besteht, und hiermit ist diese Angelegenheit in der Art erledigt, dass die Behauptung, nicht die Klägerin, sondern die Beklagte sei die zur Entschädigung verpflichtete Genossenschaft, auch für einen Anspruch aus nützlicher Verwendung keine geeignete Grundlage mehr sein kann. Der Einwand der Klägerin, dass das sie verpflichtende Anerkenntniss der Sektion Sch. in der irrthümlichen Annahme abgegeben worden, sie sei die Entschädigungsverpflichtete, kann hierin nichts ändern, da dieser Einwand immer nur von der Verwaltungsbehörde zu prüfen

wäre, weil die Feststellung, welche Berufsgenossenschaft die Entschädigung zu gewähren hat, nach § 57 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 einzig und allein den dort genannten Organen zugewiesen ist und deshalb auch nur die Verwaltungsbehörde darüber entscheiden kann, ob der behauptete Irrthum geeignet ist, die von der Klägerin übernommene Entschädigungspflicht auf eine andere Berufsgenossenschaft zu übertragen. Ebensowenig kann dem Umstande, dass die Klägerin ihren Anspruch auf die nützliche Verwendung stützt, eine Bedeutung beigelegt werden. Der Berufungsrichter kommt mit sich selbst in Widerspruch, wenn er sagt: „Nach öffentlichem Rechte steht die Verpflichtung der Klägerin zur Zahlung der Rente an H. unwiderruflich fest; da aber nach eben diesem Rechte nicht die Klägerin, sondern die Beklagte die Entschädigungsverpflichtete ist, so muss die letztere nach den Grundsätzen des Privatrechts der ersteren Ersatz leisten.“ Eine solche Argumentation ist unhaltbar. Die hier nach öffentlichem Rechte festgestellte Entschädigungspflicht der Klägerin ist auch für den Richter bindend, und es wird hieran nichts geändert durch den Umstand, dass dem an sich im öffentlichen Rechte beruhenden Klagegrunde noch das dem Privatrechte angehörende Moment der nützlichen Verwendung bezw. der Kondiktion hinzugetreten ist. Das Reichsgericht hat auch bereits in dem Urtheile vom 20. Januar 1890 (Entsch. in Zivilsachen Bd. 25 S. 302) angenommen, dass für die Klage auf Rückgabe einer aus Irrthum geleisteten Zahlung der Rechtsweg ausgeschlossen sei, wenn für den Anspruch auf die Zahlung selbst der Rechtsweg wegen der öffentlichrechtlichen Natur des Anspruchs nicht gegeben ist. Und im gleichen Sinne hat sich das preussische Oberverwaltungsgericht in dem Bd. 18 S. 169 seiner Entscheidungen abgedruckten Urtheile ausgesprochen. — Wenn also im vorliegenden Falle der Berufungsrichter nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts prüft, welche Berufsgenossenschaft die zur Entschädigung des H. verpflichtete ist, und nach dem Resultate dieser Prüfung feststellt, dass dies die Beklagte sei, so betritt er damit ein Gebiet, welches dem ordentlichen Rechtswege entzogen ist; es kann deshalb der auf diese Grundlage gestützte Ersatzanspruch der Klägerin gegen die Beklagte als rechtlich begründet nicht anerkannt werden.

Damit erweist sich die Annahme des Berufungsrichters als unhaltbar, dass der Klägerin nach zivilrechtlichen Grundsätzen ein Anspruch aus der nützlichen Verwendung gegen die Beklagte zustehe. Nach §§ 268 und 269 Th. I Tit. 13 des Allg. Landr. ist das, womit nothwendige oder nützliche Ausgaben für einen anderen bestritten werden, in dessen Nutzen für verwendet zu erachten, und Ausgaben, zu welchen jemand durch die Gesetze verpflichtet wird, sind nothwendige. Wenn aber — § 233 a. a. O. — der andere durch solche Handlungen nur das geleistet hat, wozu er ohnehin

verpflichtet war, so wird der, zu dessen Nutzen die Verwendung geschehen ist, dadurch noch nicht für bereichert angesehen. Klägerin selbst erkennt nun an, dass ihre Verpflichtung zur Zahlung der Rente an H. nach § 57 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 unwiderruflich feststeht. Zahlt sie sonach die Rente an H., so leistet sie das, wozu sie gesetzlich verpflichtet ist; eine solche Leistung kann nach § 233 a. a. O. als eine Bereicherung der Beklagten und somit als nützliche Verwendung für dieselbe nicht angesehen werden. Hiermit ist aber dem geltend gemachten Anspruche der Klägerin auf Erstattung die gesetzliche Grundlage entzogen.

Nr. 51. Beschluss des Kammergerichts Berlin.

Vom 2. Juli 1891.

[Preuss. Eisenb.-Arch. 1892. Heft 1. S. 152.]

Zur Ausstellung von Zeugnissen über den zehnjährigen Besitz des Eisenbahnfiskus im Falle des § 135 Nr. 3 der Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872 sind die Eisenbahnbetriebsämter zuständig.

Das königliche Eisenbahnbetriebsamt zu E. hat beantragt, eine in einem Auszuge aus den vorläufigen Fortschreibungsverhandlungen unter Nr. 26 aufgeführte frühere Wegefläche von 2 ar 17 qm auf Grund einer Bescheinigung, nach welcher dieselbe . . . . sich länger als zehn Jahre im Besitze . . . . des preussischen Staats befunden hat, im Grundbuche von D. für den königlichen Eisenbahnfiskus einzutragen. . . . .

Dem Grunde des Landgerichts, durch eine Bescheinigung des Eisenbahnbetriebsamts könne der Besitzstand nicht glaubhaft gemacht werden, weil die Ertheilung derartiger Bescheinigungen nicht zu dessen Obliegenheiten gehörte, kann nicht beigetreten werden. Denn die Eisenbahnbetriebsämter, zu deren Geschäftskreise die Verwaltung des Grundeigenthums der Bahn gehört (vergl. Krönig „die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen“ I. Theil S. 160 ff.), müssen amtliche Kenntniss von den Grundbesitzverhältnissen der Bahn haben.

Die von ihnen als öffentlichen Behörden über diese Verhältnisse ausgestellten Bescheinigungeen müssen daher auch zu der vom Gesetze verlangten Glaubhaftmachung des Besitzstandes genügen.

Nr. 52. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 6. Juli 1891.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1892. Nr. 29. S. 315.]

Haftpflicht der Eisenbahnen für Beschädigung von Vieh durch Ueberfahren.

Wenn Vieh, welches sich auf den Eisenbahngeleisen befindet, bei Tage oder in einer mondhellen Nacht — so dass also das Zugpersonal die Thiere hätte bemerken, und bei rechtzeitiger Anwendung der Bremsvorrichtungen

den Zug zum Stehen bringen können — von einem Eisenbahnzuge überfahren wird, so ist die Bahnverwaltung ersatzpflichtig: insbesondere liegt ein die Ersatzpflicht ausschliessendes Verschulden des Eigenthümers dann nicht vor, wenn der Weideplatz der Thiere eingegattert und mit genügender Verschlusseinrichtung versehen war, welche nur durch ein dem Eigenthümer nicht zuzurechnendes Versehen eines Dienstknechtes zu der fraglichen Zeit nicht ordnungsgemäss angebracht worden war.

Nr. 53. Entsch. des Ober-Landesgerichts Wien.

Vom 10. September 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr 15. S. 66.]

Die Erkältung eines Bahnarbeiters im Frachtenmagazine infolge des daselbst herrschenden Luftzuges begründet für den Erkrankten keinen Ersatzanspruch gegenüber der Bahn.

Da durch den Befund und das Gutachten der zum ewigen Gedächtnisse vernommenen Sachverständigen konstatirt ist, dass das Lemberger Frachtenaufgabsmagazin der geklagten Bahn massiv gemauert, mit Blech auf Bretterschalung eingedeckt ist und einen stuckaturten und verputzten Plafond hat, ferner in diesem Magazin ein solider Fussboden aus Brettern besteht, welcher auf einer Unterschüttung aufliegt, dass die in den Längenwänden des Magazins befindlichen starken Thore an der Nord- und Südseite aus starkem Eisenblech konstruirt, die Rahmen der Thore und der Stöcke aus Winkeleisen gebildet sind, und diese Konstruktion der Thore den Vortheil hat, dass beim Zumachen der Thore die Winkeleisen ineinander greifen, wodurch jeder unmittelbare Luftzug verhindert wird, dass die Konstruktion des in Frage stehenden Frachtenaufgabsmagazins vor den Magazinsbauten anderer Bahnen den Vortheil voraus hat, dass es solid gemauert. mit einem Plafond versehen und durch die Zwischenwände in kleinere Abtheilungen abgetheilt ist, welcher Umstand das Entstehen von starken Luftzügen wesentlich vermindert, dass fast alle Frachtenmagazine in Oesterreich, mit sehr geringer Ausnahme, ganz einfache hölzerne Schupfen sind, in denen der Zug viel heftiger als im fraglichen Magazine ist, da weiters durch die Aussagen der Zeugen K., M. u. s. w. bestätigt wurde, dass das Offenhalten sämmtlicher acht Thore im Lemberger Aufgabsfrachtenmagazin der geklagten Bahn zu gleicher Zeit während der Verrichtung der gewöhnlichen Arbeit niemals stattfindet, und zwar schon deshalb, um einen allzugrossen Andrang der Parteien und etwaigen Entwendungen vorzubeugen, dass die Arbeiter selbst darauf achten, dass das Offenhalten zweier gegenüberliegender Thore vermieden und ein starker Luftzug verhindert werde, da endlich nach den Ergebnissen der Zeugen-

vernehmung es unzweifelhaft ist, dass alle Magazinsarbeiter schon vermöge ihrer Beschäftigung innerhalb und ausserhalb des Magazines Luftzügen ausgesetzt sind und dass die Vermeidung jeden Luftzuges mit Rücksicht auf die Manipulation im Frachtenmagazine, wonach auf der einen Seite die Güter von den Parteien übernommen und auf der anderen Seite zu den Waggons befördert werden, ganz unmöglich ist, demnach ein gegen Luftzug empfängliches Individuum es seiner eigenen Unvorsichtigkeit zuschreiben muss, wenn es dadurch an seiner Gesundheit einen Schaden erleidet, dass es eine mit einem Luftzuge unvermeidlich verbundene Beschäftigung wählt — ist der vom Kläger geltend gemachte Anspruch weder vom Standpunkte des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.G.Bl. Nr. 27, noch vom Standpunkte des § 17 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.G.Bl. Nr. 1 ex 1852, begründet, und musste daher die Abweisung des Klagebegehrens umsomehr erfolgen, als Kläger nicht nachgewiesen hat, dass der von ihm behaupteten Krankheit eine Ereignung im Verkehr der geklagten Bahn zu Grunde liegt.

Das O.L.G. Wien bestätigte das Urtheil der ersten Instanz aus den erstrichterlichen, der Sachlage und dem Gesetze vollkommen entsprechenden, durch die Vorbringungen in der Appellation nicht widerlegten Gründen und in der weiteren Erwägung, dass auch im Sinne der §§ 17 und 19 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.G.Bl. Nr. 1 ex 1852, eine Haftung seitens der geklagten Eisenbahn vom Kläger nicht in Anspruch genommen werden kann, weil einerseits nach den vorliegenden Gutachten der Sachverständigen im Baufach bei der Manipulation in einem noch so solid hergestellten Frachtenmagazin ein Luftzug entstehen muss, weshalb sich jeder der daselbst Beschäftigten, um sich vor körperlichen Nachtheilen zu bewahren, entsprechend kleiden muss und, weil andererseits nach dem Gutachten der Gerichtsärzte die Erkrankung des Klägers nur als eine wahrscheinliche, keineswegs aber als eine absolut nothwendige Folge des Luftzuges erklärt wurde.

Nr. 54. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 17. September 1891.

[Preuss. Verw.-Bl. XIII. Nr. 7. S. 78.]

§ 28 Kranken-Vers.-Ges. vom 15. Juni 1883. Der Unterstützungsanspruch erwerbslos werdender Kassenmitglieder.

Der § 28 Krankenversicherungs-Gesetz vom 15. Juni 1883 bestimmt, dass Kassenmitglieder, welche erwerbslos werden, für die Dauer der Erwerbslosigkeit, jedoch nicht für einen längeren Zeitraum als sie der Kasse angehört haben, und höchstens für drei Wochen ihre Ansprüche auf

die gesetzlichen Mindestleistungen der Kasse behalten. Diese Vorschrift hat nicht den Sinn, dass die gesetzlichen Mindestleistungen auf höchstens drei Wochen gewährt werden sollen, sondern dass erwerblos werdende Kassenmitglieder für den Fall, dass sie während ihrer Erwerbslosigkeit innerhalb dreier Wochen nach Eintritt derselben erkranken, ihren Unterstützungsanspruch in Höhe der gesetzlichen Mindestleistungen behalten. Es ist ihnen mithin in solchen Fällen die Krankenunterstützung nicht etwa nur bis zum Ablauf der drei Wochen, sondern während der Dauer der Krankheit, bis zum Ablauf von dreizehn Wochen zu gewähren.

Nr. 55. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 17. September 1891.

[Preuss. Verw.-Bl. XIII. Nr. 7. S. 81.]

Begriff des Diensteinkommens im Reichs- oder Staatsdienst.

Das Ber.-Gericht hat angenommen, ein Diensteinkommen im Reichs- oder Staatsdienste könne nur derjenige beziehen, welcher Reichs- oder Staatsdiener, mithin im Reichs- oder Staatsdienst angestellt, also Beamter des Reichs- oder Staats sei. Das Gericht findet diesen Sinn der Vorschrift schon in dem Wortlaute des erwähnten § 57 Reichsbeamten-Gesetz vom 31. März 1873 klar ausgesprochen und sieht ferner in den folgenden §§ 58 und 59 eine Bestätigung seiner Auffassung insofern, als diese Vorschriften, von welchen der § 58 den Fall des Wiedereintritts in den Reichsdienst, der § 59 den Eintritt in den Staatsdienst betrifft, die Anwendungsfälle des § 57 erschöpfen. Dieser Auffassung ist beizutreten.

Nr. 56. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 17. September 1891.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1892. Nr. 15. S. 166. Jur. Wochenschr. 1892. S. 500 f.]

§ 230 R. Str. G. B. Fahrlässige Körperverletzung, herbeigeführt durch Ueberschreitung der Amtspflicht seitens eines Eisenbahnstationsvorstehers.

Der Angeklagte hat als Stationsvorsteher den X., als derselbe gegen das Verbot des § 61 des Bahnpolizei-Reglements auf einen in Bewegung befindlichen Zug gesprungen war und mit dem einen Fusse das obere Trittbrett, mit dem anderen bereits die Plattform erreicht hatte, zurückgerissen, ihn hierdurch zu Falle gebracht und eine Beinverletzung desselben verursacht. Die Revison des aus § 230 R.Str.G.B.'s verurtheilten Angeklagten ist verworfen aus folgenden Gründen: Die Amtspflicht würde innerhalb ihrer Grenzen die Rechtswidrigkeit des Handelns ausschliessen.

Der erste Richter nimmt jedoch eine Ausschreitung an. Diese Annahme kann nicht für rechtsirrig erachtet werden. Der Angeklagte hatte über Dasein und Umfang des Rechts zur Gewaltanwendung nach Lage des Falles zu befinden. Der Zweck der zutreffenden Maassregeln ergiebt die Grenze. Der Beamte handelt offenbar nicht dem Zwecke der Verbotsvorschrift entsprechend, wenn er die Gefährdung, welche die Vorschrift verhüten will, nämlich das Verunglücken bei dem Einsteigen durch Zurückreissen des einsteigenden Fahrgastes selbst herbeiführt. Konnte und musste der Beamte die Verletzung voraussehen, wie von dem ersten Richter festgestellt worden, so ist damit die Fahrlässigkeit des Handelns des Beamten gegeben. Da die verbotene Handlung bereits geschehen war, so konnte auch nicht mehr von einer zwangsweisen Hinderung dieser Handlung, sondern nur von der nach § 63 des Bahnpolizei-Reglements zulässigen Sistirung des Schuldigen die Rede sein, einer Maassregel, welche, wie der erste Richter ausführt, ohne eine derartige Gefährdung des Kontravenienten durch andere Mittel ausgeführt werden konnte und musste.

Nr. 57. Entsch. des Preuss. Landgerichts Neuwied.

3. Strafkammer. Vom 21. September 1891.

[Preuss. Eisenb.-Arch. 1892. S. 653.]

Grenzen des den Forstschutzbeamten in Ausübung ihres Dienstes zustehenden Bahnbetretungsrechts.

Der Förster B. hat am 2. Dezember 1890 auf mündliche Aufforderung der jagdberechtigten Pächter an einer Treibjagd im K.'er Distrikt, in welchem ihm der Forstschutz obliegt, theilgenommen und zwar von Beginn der Jagd an, welcher des Morgens ungefähr zwischen 8 und 9 Uhr stattfand. Im Laufe der Jagd hat er gegen 2 Uhr Nachmittag mit anderen Jägern das Bahnterrain des Rangirbahnhofes G. trotz der Warnung des Weichenstellers D. betreten und sich etwa 4 m von den Schienen an einer Stelle, die etwas unterhalb des Dammes, aber innerhalb des Bahnterrains liegt, bei Kilometerstein 12,1 aufgestellt. Von diesem Stande hat er in der Richtung nach dem K.'er Walde auf einen Hasen geschossen, welchen er fehlte, ist dann die Böschung des Bahndammes hinauf gesprungen und, indem er der übrigen Jagdgesellschaft den Rücken zukehrte, ungefähr 30—40 Schritte auf den Bahndamm zwischen den Gleisen hergelaufen und hat dann, innerhalb der Schienengleise stehend, in dem Bahnhofe G. abermals einen Schuss auf einen Hasen abgegeben. Während der ganzen Dauer der Jagd hat der Förster B. keine Handlung vorgenommen, welche sich auf die Ausübung des Forstschutzes beziehen könnte, auf dem Bahn-

körper hat er sich nur zum Zwecke der Jagdausübung aufgehalten und er ist gerade deshalb auf dem Bahndamm zwischen den Schienen hergelaufen, um nochmals zum Schuss auf den gefehlten Hasen zu kommen.

Die hier in Frage kommende Bahnstrecke ist eine solche, auf welche die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (veröffentlicht in Nr. 24 des Zentralblatts für das Deutsche Reich S. 341) Anwendung findet. Vergl. Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. Mai 1884 und die Polizeiverordnungen der königlichen Regierung zu W. vom 27. Juli 1878 und vom 26. Mai 1884. Laut der letztgenannten Polizeiverordnung sind zugleich in Gemässheit des § 45 dieser Bahnordnung, welcher in den einschlagenden Stellen folgendermaassen lautet:

> „Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften in den §§ 43 und 44 und gegen die sonstigen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Sicherheit des Betriebes von den Verwaltungen getroffenen Anordnungen .... werden mit einer Geldstrafe bis zu dreissig Mark geahndet, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist“,

bestimmte Anordnungen getroffen, deren Uebertretung der Strafandrohung des genannten § 45 unterliegt. Im § 1 dieser Anordnungen heisst es.

> „Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnisskarte nur der Aufsichtsbehörde und deren Organen, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei-Beamten .... gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt innerhalb der Fahr- und Rangirgleise zu vermeiden.“

Es unterliegt nun keinem Zweifel, dass der Förster B. das Planum der Bahn sowohl, als auch die dazu gehörigen Böschungen und Dämme betreten hat und zwar ohne im Besitz einer Erlaubnisskarte zu sein, was er auch selbst zugiebt.

Es muss aber auch ferner angenommen werden, dass er in dem fraglichen Zeitpunkt und an der fraglichen Stelle nicht in der Ausübung seines Dienstes als Forstschutzbeamter befindlich gewesen ist.

Er hat das Bahnterrain nach den obigen thatsächlichen Feststellungen nur als Theilnehmer an einer privaten Jagd betreten, der Zweck der Aufstellung auf der Böschung, des Ueberschreitens der Gleise, des Schiessens innerhalb der Schienen stand in gar keinem Zusammenhang mit der Ausübung des Forstschutzes. Ein solcher Zusammenhang kann auch nicht darin erblickt werden, dass der B., wie er selbst angiebt, bei seiner Theilnahme an der Jagd zugleich die Absicht verfolgte, die Beobachtung der

jagdpolizeilichen Vorschriften zu überwachen. Diese Absicht könnte hier nur in Betracht kommen, wenn irgendwie ersichtlich wäre, dass das Betreten des Bahnkörpers der Verfolgung derselben in irgend welcher Weise gedient hat oder dienen konnte. Es kann auch nicht als den obenangeführten Vorschriften entsprechend angesehen werden, etwa anzunehmen, dass ein Förster innerhalb seines Schutzbezirkes stets im Dienst befindlich und daher jederzeit berechtigt sei, den in seinem Distrikt belegenen Bahnkörper zu betreten. Gegen eine solche Auslegung spricht schon der Wortlaut der erwähnten Vorschrift, welcher die „Ausübung" des Dienstes erfordert, die Gleichstellung der Forstschutzbeamten in dieser Beziehung mit Zoll-, Steuer-, Telegraphen- und Polizeibeamten, sowie der Zweck der ganzen Vorschrift, welche beabsichtigt, die bahnpolizeilichen Interessen mit anderen wichtigen Interessen der Staatsverwaltung zu vereinigen.

Das Gericht gelangte aus diesen Erwägungen zu der Schlussfeststellung, dass der Angeklagte am 2. Dezember 1890 bei der Station G. das Planum der W.'bahn, sowie die dazu gehörigen Böschungen und Dämme betreten hat, und zwar ohne eine Erlaubnisskarte zu besitzen und ohne dass er in dem fraglichen Zeitpunkt und an der fraglichen Stelle in Ausübung seines Dienstes als Forstschutzbeamter befindlich war.

Der Angeklagte war daher der Uebertretung gegen § 45 der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und den § 1 der Polizeiverordnung der königl. Regierung zu W. vom 26. Mai 1884 für schuldig zu erkennen.

Nr. 58. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 3. Oktober 1891.

[Jur. Wochenschr. 1891. Nr. 65/66. S. 577. Ziff. 14.]

Werthverminderung des Nachbargrundstücks durch schädliche Einwirkungen des Eisenbahnbetriebes von dem Gesichtspunkte aus, dass der Eigenthümer nicht mehr in der Lage ist, die Benutzungsart seines Grundstücks ohne Rücksicht auf den durch Konzession geschützten Eisenbahnbetrieb zu ändern.

Wo das Recht des Nachbars auf Unterlassung schädlicher Zuführungen, sei es durch Einstellung der verursachenden Handlungen, sei es durch Herstellung die benachtheiligende Einwirkung ausschliessender Einrichtungen, bestehen bleibt, da ist kein Anlass und daher auch der Regel nach kein Raum zur Erhebung eines Anspruchs schon während des Zeitraums, in welchem wegen der derzeitigen Benutzungsart des Grundstückes für dieses keine Beeinträchtigung besteht. Dadurch, dass die Einführungen das Grundstück in Rücksicht auf seine derzeitige Benutzung nicht beein-

trächtigen, wird für den Nachbar, von dem die Einwirkung ausgeht, keine Prävention für alle Zukunft begründet, kein Recht auf Fortsetzung jener Einführungen auch bei veränderter Benutzungsart geschaffen. Die dem Grundstücke in seiner derzeitigen Benutzungsart unschädlichen Zuführungen begründen auch keine Werthminderung des Grundstücks, weil der Eigenthümer die Benutzungsart willkürlich verändern kann und ihm dann, wenn die neue Benutzungsart jene Einführungen nicht verträgt, der Anspruch auf deren Unterlassung erwächst. Wo aber, wie bei Ertheilung einer Konzession zum Eisenbahnbetriebe, der Anspruch auf Unterlassung der Zuführungen von Anfang an mit der Wirkung ausgeschlossen ist, dass er auch, wenn die zunächst unschädlichen Zuführungen erst bei veränderter Benutzungsart schädlich wirken, nicht nachträglich erwächst, da kann durch die nicht abzuwehrende Zuführung eine Werthminderung des Grundstücks selbst durch Beschränkung der Benutzungsfähigkeit eintreten. Der Eigenthümer ist nicht mehr in der Lage, die Benutzungsart seines Grundstücks ohne Rücksicht auf den durch Konzession geschützten Betrieb des Nachbars zu ändern; er wird eine Benutzungsart, die durch die Einwirkungen des Nachbargrundstücks gestört wird, nur auf die Gefahr solcher Störung hin, eine Benutzungsart, die durch diese Einwirkungen unmöglich gemacht oder doch jedes Nutzens beraubt wird, überhaupt nicht wählen. Die Zumuthung, dass zur Schadensbegründung der Anlieger hier immer erst die neue Benutzungsart einführen, die dazu erforderlichen Baulichkeiten aufrichten müsste, während sie, weil sie mit den zu duldenden Einwirkungen unverträglich, vielleicht sofort wieder beseitigt werden müssten, hätte keinen Sinn. Dem Anspruche auf Ersatz der hierfür gemachten Aufwendungen würde der Nachbar nicht ohne Grund entgegenhalten, dass die Aufwendungen für Herbeiführung eines Zustandes gemacht seien, von dem der Aufwendende wissen musste, dass er nicht aufrecht erhalten werden könne. Freilich aber müssen die Einwirkungen, durch welche die Werthsminderung für die unterstellte Benutzungsart begründet werden soll, eine reale Grundlage haben, wenn daraufhin Ersatz gefordert werden soll. Die blossen Vorstellungen Kauflustiger über die Möglichkeit von Einwirkungen, auch wenn sie auf das Preisgebot Einfluss haben, genügen nicht. Im vorliegenden Falle kam es daher darauf an, ob entsprechend den Wirkungen, welche der in Rede stehende Eisenbahnbetrieb, wenn auch nicht regelmässig, so doch unter Eventualitäten ausübt, mit welchen nach der Natur des Eisenbahnbetriebes gerechnet werden muss, ohne dass sie den Charakter aussergewöhnlicher Zufälle haben, Feuerfunken und in erheblichem Maasse Rauch, Dampf und Russ bis zu Stellen über die Erdoberfläche der klägerischen Grundstücke dringen, an welchen sie bei einer den örtlichen allgemeinen Baupolizeivorschriften und den Gepflogenheiten der

dortigen Gegend entsprechenden Ausnutzung des Baugrundes Baulichkeiten vorfinden würden, die darnach gefährdet, sowie durch Rauch, Dampf und Russ angegriffen werden würden.

Nr. 59. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 8. Oktober 1891.

[Jur. Wochenschr. 1891. Nr. 62. S. 544. Ziff. 33.]

§ 350 R.Str.G.B. Unterschlagung amtlich empfangener Gelder.

Es enthält § 350 Str.G.B., welcher von Unterschlagung amtlich empfangener Gelder handelt, das Erforderniss des vorsätzlichen Handelns zwar nicht ausdrücklich, allein dennoch setzt § 350 dasselbe voraus, und es muss ausdrückliche Feststellung dann finden, wenn es in Abrede gestellt ist. Die Folgerung, dass der Angeklagte sich das Geld rechtswidrig zugeeignet, dasselbe also unterschlagen habe, enthält eine Lücke, da nur die vorsätzliche Aneignung fremder, in Gewahrsam des Thäters befindlicher Gelder Unterschlagung bildet.

Nr. 60. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 9. Oktober 1891.

[Entsch. d. R.G. in Strafs. Bd. 22. S. 163.]

Begründet jede für eine Transportgefährdung kausale Zuwiderhandlung gegen eine Dienstvorschrift ohne Rücksicht auf die subjektive Seite des Falles die Anwendung des § 316 Abs. 2 Str.G.B.'s?

Zutreffend wird in der Revision der Staatsanwaltschaft ausgeführt, dass es für die Anwendbarkeit des § 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuches nicht darauf ankomme, ob der im Eisenbahndienste als Rangirer angestellte Angeklagte, als er die ihm nach amtlicher Vorschrift obliegende Anzeige einer von ihm angeordneten Rangirbewegung unterliess, die infolge dieser Unterlassung demnächst eingetretene Gefährdung eines Eisenbahntransportes bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte voraussehen können. Erfordert wird in dem 2. Absatze des § 316 nur eine für die Transportgefährdung kausale Pflichtvernachlässigung. Eine Pflichtvernachlässigung ohne Verschulden des Verpflichteten, sei es ein vorsätzliches oder ein fahrlässiges, ist jedoch nicht denkbar. Das Reichsgericht hat bereits in dem Urtheile vom 14. Januar 1890 (Entsch. des R.G. in Strafs. Bd. 20 S. 190) darauf hingewiesen, dass eine erschöpfende Aufzählung der Pflichten des Eisenbahnpersonales in den Instruktionen oder Dienstanweisungen nicht enthalten sei, dass § 316 Abs. 2 unter den dem Eisenbahnpersonale obliegenden Pflichten

auch die in den Dienstanweisungen nicht ausdrücklich aufgeführten verstehe, und dass ein Widerstreit der Pflichten entstehen könne, dessen Entscheidung objektiv nach der Lage des Falles, subjektiv nach der Einsicht der handelnden Personen beurtheilt werden müsse. Um eine solche Beurtheilung handelt es sich hier.

Wie festgestellt wird, war bei einer unter Leitung des Angeklagten ordnungsmässig ausgeführten Rangirbewegung infolge unrichtiger Weichenstellung der zu rangirende Zug auf ein falsches Geleis gekommen, auf welchem sich Stationswagen befanden. Als der Angeklagte dies bemerkte und sah, dass er beim Weiterfahren auf die Stationswagen aufstossen würde, liess er den Zug sofort zurückfahren, ohne zuvor, wie dies in dem § 14 der Vorschriften über den Rangirdienst vorgeschrieben ist, die Rückwärtsbewegung dem Wärter des Zentralweichenstellwerkes zu melden. Hätte er die beabsichtigte Rückwärtsbewegung gemeldet, so würde die demnächst stattgefundene Transportgefährdung vermieden worden sein.

Die Strafkammer erwägt: Die Vermeidung des begangenen Fehlers habe bei der Ungewöhnlichkeit der Sachlage eine Umsicht erfordert, die dem Angeklagten bei seiner überaus mangelhaften intellektuellen Begabung zweifellos nicht innegewohnt habe. Der Angeklagte ermangele völlig der nach § 4 der Rangirordnung für den Rangirdienst erforderlichen Entschlossenheit und Leichtigkeit der Auffassung. In seiner Verwirrung habe er, um nicht beim Weiterfahren auf dem falschen Geleis auf die dort stehenden Stationswagen zu stossen, eine unrichtige Maassregel getroffen und den Zug ohne langen Aufenthalt zurückgedrückt. Die Absendung eines Boten sei ihm bei dem geringen Personale, mit welchem sein Zug besetzt gewesen, unthunlich erschienen, und er habe, da sein Zug dicht an dem Centralweichenstellwerke vorbeigefahren sei, glauben können, dass der Wärter des Stellwerkes die Rückwärtsbewegung sofort an dem Zurückkommen der letzten Wagen erkennen und dann eine Aenderung an den beim Beginne der Bewegung noch richtig stehenden Weichen nicht vornehmen werde. In dieser Annahme und in der Meinung, dass es sich um eine ganz kurze Strecke handele, habe der Angeklagte die Rückwärtsbewegung ausgeführt und sich nicht überlegt, wie gefährlich ein Irrthum werden könne. Dass der Wärter des Stellwerkes die Bewegung nicht sofort bemerkt habe, sei ein nicht vorhersehbarer Zufall.

Da die Fähigkeit des Angeklagten, im gegebenen Momente rasch und entschlossen das Richtige zu thun, alle Instruktionen schnell zu erwägen und alle Folgen einer Abweichung davon sich klar zu machen, offenbar sehr gering sei, so könne ihm die Unterlassung der Meldung als eine nach § 316 Str.G.B. strafbare Pflichtvernachlässigung nicht zur Last gelegt werden.

Hiernach geht der Vorderrichter keineswegs, wie die Revision meint, davon aus, dass die Strafbarkeit des Angeklagten deshalb ausgeschlossen sei, weil derselbe die Gefährdung des Eisenbahntransportes nicht habe vorhersehen können. Festgestellt wird vielmehr, dass der Angeklagte in der Lage, in welche er ohne sein Verschulden gerathen war, seine Obliegenheiten nach besten Kräften erfüllt und nichts verabsäumt hat, was er als seine Pflicht zu erkennen befähigt war. Derjenige, welcher vermöge seiner Individualität ausser stande ist, die Voraussetzungen zu erkennen, unter welchen eine Dienstvorschrift anwendbar ist, darf nicht anders beurtheilt werden wie derjenige, welchem die Möglichkeit gefehlt hat, von der Vorschrift überhaupt Kenntniss zu erlangen. Der eine wie der andere macht sich durch die Nichtbefolgung der Vorschrift keiner Nachlässigkeit schuldig. Wenn daher der Angeklagte, nachdem er mit seinem Zuge auf ein falsches Geleis gerathen war, zur Beseitigung der hierdurch für den Transport entstandenen Gefahr nach bester Ueberzeugung eine sofortige Rückwärtsbewegung für geboten und auf diesen aussergewöhnlichen Fall die Vorschrift, dass die Rangirbewegungen vorher dem Wärter des Zentralapparates anzuzeigen seien, nicht für anwendbar erachtete, wenn er demgemäss seine Entscheidung nach bester Einsicht traf, so vernachlässigte er nicht die ihm obliegenden Pflichten. Dass der Angeklagte so verfahren hat, wird als erwiesen bezeichnet, und diese Feststellung rechtfertigt die Freisprechung. Die Ansicht der Revision, dass jede für eine Transportgefährdung kausale Zuwiderhandlung gegen eine Dienstvorschrift ohne Rücksicht auf die subjektive Seite des Falles die Anwendung des § 316 Abs. 2 Str.G.B. begründe, ist rechtsirrig. Auch dieses Strafgesetz setzt ein schuldbares Verhalten des Thäters voraus, und es versagt unter den von dem Vorderrichter hier festgestellten Umständen.

Die Revision der Staatsanwaltschaft war daher zu verwerfen.

Nr. 61. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 13. Oktober 1891.

§ 8 Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874. Der volle objektive Werth eines Grundstücks wird durch die Benutzungsfähigkeit desselben d. h. die durch Natur oder Menschenhand dem Grundstücke verliehene Eigenschaft, in bestimmter Weise nutzbar zu sein, bestimmt.

Der volle Werth, welchen § 8 Abs. 1 des Zwangsenteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 dem Enteigneten zuspricht, ist nach feststehender Rechtsprechung des R. G. der reichlich bemessene objektive Werth, welcher, wie der B.R. richtig anführt, durch die Benutzungsfähigkeit des enteigneten Grundstücks bestimmt wird. Handelt es sich, wie im

vorliegenden Falle, nicht um Enteignung des einzigen und ganzen Grundstücks einer Person, sondern um Theile eines Grundstücks oder Grundbesitzes, muss also, wie Abs. 2 des § 8 bestimmt, dem Enteigneten nicht nur der Mehrwerth, welcher dem abzutretenden Theil wegen seines Zusammenhangs mit dem Ganzen zukommt, sondern auch der Minderwerth ersetzt werden, welcher dem Restgrundbesitz aus der Entziehung eines Theils erwächst, so ist jener objektive Werth in der Art bestimmend, dass die Benutzungsfähigkeit des ursprünglichen Gesammtgrundbesitzes mit der des verbleibenden Restes verglichen und so der Minderwerth des letzteren gefunden wird. Anlangend die Benutzungsfähigkeit eines Grundstücks oder eines Grundbesitzes, so kann darunter nur die durch die Natur oder durch Menschenhand oder durch beides zugleich den Grundstücken selbst verliehene Eigenschaft verstanden werden, in bestimmter Weise nutzbar zu sein; maassgebend ist also die objektive Beschaffenheit des Grundstücks selbst, dagegen bleiben ausser Betracht die Fähigkeiten und Pläne des jeweiligen Besitzers, sodass ein zum Gemüsebau geeignetes Stück als Gemüseland in Betracht kommt, wenngleich der jeweilige Besitzer es nur als Rasenplatz benutzte, andererseits Ackerboden nicht deswegen einen höheren Werth bekommt, weil der Besitzer ein Techniker ist und beabsichtigt, darauf eine Fabrik anzulegen. Muss hiernach anerkannt werden, dass blosse Pläne, Absichten, Ideen des Besitzers die Benutzungsfähigkeit des Grundstücks nicht bestimmen, so ist auf der andern Seite auch festzuhalten, dass die Benutzungsfähigkeit nicht zusammenfällt mit der wirklichen Benutzungsart. Die Fähigkeit, in einer bestimmten Art benutzt zu werden, ist also, wenn sie mit der thatsächlichen Benutzungsart nicht zusammenfällt, auch nur eine Möglichkeit, jedoch eine solche, die ihre sichere Unterlage in der Beschaffenheit des Grundstücks selber hat, sodass es durchaus gleichgültig ist, ob der Besitzer die Absicht hat, diese Fähigkeit auszunutzen oder nicht, ob er selbst die persönliche Fähigkeit dazu besitzt oder nicht, ob er zur Durchführung dieser Benutzung ausgerüstet ist oder nicht.

Nr. 62. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 13. Oktober 1891.

[Oest. Eisenb. Ver. Bl. V. Nr. 20. S. 326. — Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1891. Nr. 16. S. 69.]

Die Gerichtsbehörden sind zur Ueberprüfung der von Eisenbahn-Verwaltungen gegen ihre Bediensteten gefällten Disziplinar-Erkenntnisse nicht berufen. — Auch ein disziplinarisch entlassener Bahnbediensteter hat Anspruch auf Ausstellung eines Dienstzeugnisses über die Dauer der Dienstzeit und über seine Verwendbarkeit. Die Gerichte sind competent.

hierüber zu erkennen. Die Ausfolgung dieses Zeugnisses darf nicht von der vorherigen Berichtigung einer der Bahnverwaltung gegen den Bediensteten angeblich zustehenden Forderung abhängig gemacht werden.

Der Beamte I. war nach vorhergegangener Suspension auf Grund eines gegen ihn gefällten Disziplinar-Erkenntnisses aus dem Dienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entlassen worden und brachte gegen diese Bahngesellschaft eine Klage ein, worin begehrt wurde: 1. die Nachzahlung des vollen Gehaltes für die Zeit der Suspension und für die dreimonatliche Kündigungsfrist; 2. die Zahlung der statutenmässigen lebenslänglichen Pension; 3. die Ausstellung eines ordnungsmässigen Dienstzeugnisses über die Dauer des Dienstes und die Verwendbarkeit des Klägers.

Das k. k. Handelsgericht in Wien wies mit Urtheil vom 23. Dezember 1890, Z. 176, 196, die Klagebegehren I und II ab, erkannte aber im Punkte III gemäss dem Klagebegehren.

In den Entscheidungsgründen wird ausgeführt, dass die Gerichte lediglich zur Beurtheilung der Frage berufen sind, welche privatrechtlichen Folgen ein gegen einen Eisenbahn-Bediensteten gefälltes Disziplinar-Erkenntniss nach sich ziehe, dass aber den Civilgerichten eine Ueberprüfung eines von der Eisenbahn-Direktion auf Grund der ihr gemäss §§ 71 und 72 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 zustehenden Disziplinargewalt gefällten Disziplinar-Erkenntnisses nicht zusteht.

Das vorliegende in Rechtskraft erwachsene Disziplinar-Erkenntniss muss daher zur unverrückbaren Grundlage der richterlichen Entscheidung über die privatrechtlichen Folgen desselben genommen werden. Hiernach ist die Klage in ihren Punkten I und II nach den klaren Bestimmungen der Dienstordnung und des Pensionsstatutes unbegründet.

Was den Punkt III des Klagebegehrens betrifft, so hat die geklagte Bahn in dem Entlassungsschreiben selbst anerkannt, dass sie dem Kläger ein Dienstzeugniss auszustellen habe, und entspricht auch der vom Kläger verlangte Inhalt des Dienstzeugnisses, nämlich Bestätigung über die Dauer seiner Dienstzeit und über seine Verwendbarkeit den allgemeinen Eigenschaften eines Dienstzeugnisses. Der von der geklagten Bahn gemachte Vorbehalt, dass Kläger der geklagten Bahn den Restbetrag per 56 fl. 80 kr. der Schuld für bezogene Uniformstücke zu berichtigen habe, bevor ihm das Dienstzeugniss ausgefolgt werde, ist gesetzlich unstatthaft, weil es der geklagten Bahn freisteht, ihre behauptete Forderung gegen den Kläger im ordentlichen Rechtswege geltend zu machen, und keine gesetzliche Bestimmung besteht, wonach der Dienstherr berechtigt wäre, dem aus seinem Dienste getretenen Bediensteten wegen einer aushaftenden Schuld das Dienstzeugniss vorzuenthalten. Es kann auch nicht behauptet werden, dass sich Kläger mit dem fraglichen Vorbehalte einverstanden erklärt

habe, da die Uebernahme des Entlassungsschreibens in Ermangelung anderer konkludenter Handlungen nicht die Deutung zulässt, dass Kläger sich durch diese Uebernahme mit Allem, was in diesem Schreiben enthalten ist, einverstanden erklärt habe.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht bestätigte über Appellation beider Streittheile mit Erkenntniss vom 8. April 1891, Z. 2946, das erstrichterliche Urtheil in dessen vollem Inhalte.

Der k. k. Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 13. Oktober 1891, Z. 6783, die von beiden Parteien ergriffene ausserordentliche Revisionsbeschwerde zurück, da die Voraussetzungen des Hofdekretes vom 15. Februar 1833, Nr. 2593, fehlen. Denn eine Nichtigkeit ist in den untergerichtlichen Entscheidungen nicht wahrzunehmen, und es ist in denselben auch keine offenbare Ungerechtigkeit gelegen. Letzteres gilt insbesondere von dem Seitens der geklagten Gesellschaft bekämpften Ausspruche in Betreff des Dienstzeugnisses, wobei mit Hinweisung auf die einschlägige Begründung der angefochtenen Urtheile noch bemerkt wird, dass, wenn immerhin die Verpflichtung zur Ausstellung von Dienstzeugnissen mit Rücksicht auf die diesfalls obwaltenden öffentlichen Rücksichten durch Administrativvorschriften geregelt ist, und diesbezügliche Entscheidungen auch den Verwaltungsbehörden zustehen, hierdurch den Gerichtsbehörden das Recht und die Pflicht, über die Verbindlichkeit zur Ausstellung von solchen Zeugnissen zu entscheiden, mit Rücksicht auf die vermögensrechtliche Bedeutung der Erlangung eines Dienstzeugnisses nicht entzogen erscheint. Es ist aber auch, was die Beschwerde des Klägers anbelangt, im Hinblick auf die in den Urtheilsmotiven des ersten Richters berufenen gesetzlichen Bestimmungen keine offenbare Ungerechtigkeit, wenn die Untergerichte die Ueberprüfung des Disziplinar-Erkenntnisses ablehnten. Dass aber im Bestande dieses Erkenntnisses der Anspruch des Klägers auf Gehalt und Pension nicht gerechtfertigt ist, wurde in den erstrichterlichen Entscheidungsgründen zutreffend dargelegt.

Nr. 63. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 13. Oktober 1891.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 655.]

Die Eisenbahnverwaltung ist als Transportunternehmerin zu denjenigen Einrichtungen verpflichtet, welche erforderlich sind, um eine gefahrlose Benutzung der von ihr hergestellten Zugangswege zu den Bahnhöfen zu ermöglichen.

Nach den Ausführungen der Klageschrift ist die Wittwe G. am 28. August 1889, als sie Abends spät von dem Bahnhofe R. auf dem Fusswege nach der Stadt zugehend den dort befindlichen schmalen Steg,

der über den Entwässerungsgraben führt, passiren wollte, zu Fall gekommen, hat dabei einen Bruch des rechten Armes erlitten und ist infolge dessen, wie sie behauptet, völlig arbeitsunfähig geworden. Gestützt darauf, dass der Unfall dadurch herbeigeführt worden, dass der genannte Steg nicht, wie erforderlich, ein Geländer gehabt habe, auch an jenem Abende unbeleuchtet gewesen sei, dieser Mangel aber auf einem Verschulden der Eisenbahnverwaltung beruhe, hat die Verletzte Klage erhoben und auf Grund der Vorschriften des Haftpflichtgesetzes und des Code civil die Zahlung einer lebenslänglichen Rente von 30 *M.* monatlich nebst den näher angegebenen Zinsen gefordert.

Seitens des Beklagten wird Abweisung der Klage beantragt. Derselbe bestreitet jedes Verschulden mit der Behauptung, dass der fragliche Steg sich in ordnungsmässigem Zustande befunden habe, namentlich zur Zeit des Unfalles beleuchtet gewesen sei, und macht geltend, dass der Unfall lediglich durch die Unvorsichtigkeit der Klägerin verursacht worden, und jedenfalls habe vermieden werden können, wenn die Klägerin den zum Bahnhof führenden breiten Fahrweg benutzt hätte.

Nach vorgängigem Beweisverfahren ist durch Urtheil des königl. Landgerichts zu D. vom 7. Januar 1891 der Beklagte verurtheilt, der Klägerin den Schaden zu ersetzen, welcher derselben durch den Unfall vom 28. August 1889 entstanden ist.

Die Berufung des Beklagten hat sodann das königl. Oberlandesgericht zu K. in seinem Erkenntnisse vom 30. April 1891, als unbegründet zurückgewiesen.

In den Gründen ist zuvörderst übereinstimmend mit dem ersten Richter ausgeführt, dass der Unfall durch das Verschulden des Beklagten, der für die gehörige Beleuchtung des fraglichen Steges am 28. August 1889 Sorge zu tragen verabsäumt habe, verursacht worden sei, daher in Gemässheit des Art. 1384 des Code civil der Schadensersatzanspruch der Klägerin begründet erscheine.

Das Urtheil führt dann fort:

„Wenn der Fiskus sich zu seiner Exkulpation auf das Bahnpolizeireglement vom 30. November 1885, in §§ 5 und 10, worin die Beleuchtung der „Anfahrten“ zu den Bahnhöfen vorgeschrieben wird, beruft und daraus herzuleiten sucht, dass er zur Beleuchtung des hier fraglichen Stegs nicht verpflichtet gewesen sei, so muss dieser Versuch als verfehlt erachtet werden. Denn durch die bezogenen Vorschriften des Bahnpolizeireglements wird die in der Natur der Sache selbst liegende allgemeine Regel, dass die Bahn, wenn sie dem Publikum Abgangswege irgend welcher Art von ihren Bahnhöfen darbietet, auch deren ungefährdete Benutzung, namentlich durch zweckentsprechende Beleuchtung zu bewirken hat, nicht alterirt und

noch weniger aufgehoben. Ueberdies aber kann es keinem begründeten Zweifel unterliegen — die allgemein bestehende Praxis spricht wenigstens dafür —, dass nach der Auffassung der höchsten Eisenbahnbehörde unter dem in den bezogenen Bestimmungen des Eisenbahnpolizeireglements gebrauchten Ausdrucke „Anfahrt" sämmtliche in dem Gebrauche der Bahnbehörde befindlichen Zugänge zu verstehen sein sollen.

Ebensowenig lässt sich der weitere Einwurf des Eisenbahnfiskus hören, dass die Verunglückte mit ihren Genossen über den breiten Fahrweg nach Hause sich hätten verfügen können. Dieser Einwand wäre an und für sich vielleicht der Beachtung werth, wenn der dem Publikum sonst stets zugängliche Steg von der Bahnverwaltung an dem fraglichen Abende förmlich und ersichtlich abgesperrt gewesen wäre. Dies war aber faktisch nicht der Fall. Solange aber eine Absperrung fehlte, hatte die Eisenbahn für die gehörige Beleuchtung des Steges nach wie vor hinreichende Sorge zu tragen.

Hiernach ist es einzig und allein dem Beklagten, nicht aber der anscheinend gebrechlichen Klägerin zur Last zu legen, wenn sie beim Ueberschreiten des mehrerwähnten, obgleich zur allgemeinen Benutzung bestimmten, dennoch dunklen Stegs hingefallen ist und einen Bruch des rechten Armes erlitten hat."

Gegen die oberlandesgerichtliche Entscheidung hat der Beklagte Revision eingelegt mit dem Antrage, dieselbe aufzuheben, und dem von ihm in der Berufungsinstanz gestellten Petitum gemäss zu erkennen.

Klägerischerseits ist die Zurückweisung des Rechtsmittels beantragt.

Entscheidungsgründe.

Die eingelegte Revision kann keinen Erfolg haben. Wie thatsächlich festgestellt, hat die Eisenbahnverwaltung in ihrer Eigenschaft als Transportunternehmerin und in Ausübung ihres Gewerbebetriebes zur Benutzung des von und nach dem Bahnhofe R. verkehrenden Publikums den fraglichen näher zur Stadt führenden Fussweg mit dem Stege hergestellt und fortdauernd gewährt.

Daraus folgt die Verpflichtung derselben, für eine ungefährdete Benutzung dieses Weges, namentlich auch für dessen hinreichende Beleuchtung Sorge zu tragen, und einer Begründung dieser Pflicht durch eine besondere gesetzliche Bestimmung oder ortspolizeiliche Vorschrift bedurfte es nicht. Der auf den Mangel einer solchen gerichtete Angriff erscheint daher verfehlt.

Mit Recht hat aber auch das Oberlandesgericht den auf § 5 No. 10 des Bahnpolizeireglements vom 30. November 1885 gestützten Einwand zurückgewiesen. Wenn dagegen nun die Revision geltend macht, dass die bezogene Bestimmung nur eine Beleuchtung des Perrons und Anfahrten

auf den Stationen vorschreibe, und daher auf andere Zugänge (Fusswege) nicht zu beziehen sei, so steht eine solche einschränkende Auffassung sowohl mit richtigen Auslegungsgrundsätzen, als mit der allgemein bestehenden Praxis, welche das Oberlandesgericht festgestellt, im Widerspruche. Unbestritten war auch, was den hier fraglichen Weg betrifft, durch Anbringung einer Laterne in der Nähe desselben, die Abends regelmässig brannte, für dessen Beleuchtung gesorgt, an welcher letztere es aber, wie die Vorinstanzen feststellen, zur Zeit des hier in Rede stehenden Unfalles gefehlt hat.

Wenn endlich das Oberlandesgericht, welches feststellt, dass der in Rede stehende Unfall lediglich durch den vom Beklagten zu vertretenden Mangel an Beleuchtung des fraglichen Fussweges verursacht sei, in dem von der Revision wieder geltend gemachten Umstande, dass die Klägerin jenen Weg eingeschlagen hat, während sie den beleuchteten breiten Fahrweg hätte benutzen können, wodurch der Unfall vermieden worden wäre, nicht ein dem Beklagten von seiner Verantwortlichkeit befreiendes Verschulden derselben gefunden hat, so ist damit rechtlich nicht verstossen.

Nr. 64. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 15. Oktober 1891.

[Jur. Wochenschr. 1891. Nr. 63/64. S. 562. Ziff. 39.]

Das Preuss. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 bezieht sich nur auf landesherrlich genehmigte und für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnen.

Das Preussische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 bezieht sich, wie das R.G. in der vom Rkl. erwähnten Sache (VI. 44/1891 Urtheil vom 4. Mai 1891 Frankfurter Lokalbahn wider Fix (dargelegt hat, auf Eisenbahnunternehmungen, welche landesherrlich genehmigt und für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, aber nicht auf solche Bahnen, welche, wie die hier in Rede stehende, der landesherrlichen Genehmigung nicht bedürfen und von einer Einzelperson nur für ihren Nutzen, also nicht für öffentliche Zwecke betrieben werden. Die dafür sprechenden Gründe sind in dem angezogenen Urtheile auseinander gesetzt worden. Die gegenwärtige Sachlage bietet keinen Anlass, davon abzugehen. Hiernach kann der Umstand allein, dass der Betrieb derartiger Bahnen nahezu gleiche Gefahren mit sich bringt, wie der Betrieb von Bahnen für öffentliche Zwecke, nicht für ausschlaggebend angesehen werden; und am wenigsten passen hierher die Erwägungen, welche dazu geführt haben, die Arbeitsbahnen als Eisenbahnen im Sinne des § 1 des R.Ges. vom 7. Juni 1871 zu behandeln. Das letztere Gesetz legt dem Ausdrucke: „Eisenbahnen“ eine viel weiter greifende Bedeutung bei, wie das Preussische

Eisenbahngesetz. Dieses trifft nur Bestimmungen über diejenigen Bahnen, welche für den öffentlichen Verkehr eröffnet sind, und darf eben darum auf Bahnen, die zu anderen Zwecken dienen, nicht ausdehnend angewendet werden. Das in den Entscheidungen Bd. 23 S. 221 mitgetheilte Urtheil beschäftigt sich mit der ganz anderen Frage, ob das Eisenbahngesetz auch für die vom Staate zu öffentlichen Zwecken betriebenen Eisenbahnen Geltung habe. Wenn dabei Einzelpersonen als von dem Gesetze betroffene Eisenbahnunternehmer bezeichnet worden sind, so hat doch damit nicht gesagt werden sollen, dass das Gesetz auf solche Unternehmer sich mit erstrecke, welche nicht zur Benutzung für Jeden, sondern blos zu eigener Benutzung eine Eisenbahn angelegt haben.

Nr. 65. Entsch. des Kammergerichts Berlin.

Vom 16. Oktober 1891.

[Blätter für Rechtspflege II. S. 118 ff.]

Dampfstrassenbahnen unterliegen nicht dem Preussischen Gesetz vom 3. November 1838.

Kläger stützt seine Klage auf § 25 des Preuss. Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen und auf die Vorschriften des Titel VI Thl. I Pr. A.L.R.'s, indem er in letzterer Beziehung eine seitens der Beklagten erfolgte Uebertretung der Polizeiverordnung vom 19. Februar 1889 behauptet. — Das Gesetz vom 3. November 1838 kann jedoch auf die Beklagte nicht für anwendbar erachtet werden. Die Dampfstrassenbahnanlage der Beklagten ist unstreitig nicht auf Grund landesherrlicher Genehmigung, wie sie § 1 des Gesetzes für Eisenbahnunternehmungen vorschreibt, sondern nur auf Grund der Erlaubniss der gemäss § 37 der Gewerbeordnung zur Regelung des Verkehrs auf öffentlichen Strassen berufenen Polizeibehörde, des Regierungspräsidenten zu Potsdam, errichtet worden, ohne dass hierbei eine Haftpflicht der Unternehmer nach Maassgabe des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 besonders stipulirt worden ist. Das letztere Gesetz aber bezieht sich seiner Ueberschrift und seinem gesammten Inhalt nach nur auf wirkliche Eisenbahnunternehmungen, nicht aber auf Strassenbahnen, selbst wenn sie mit Dampf betrieben werden, da solche zur Zeit der Emanation jenes Gesetzes noch nicht bekannt waren und auch dem gemeinen Wortverstande nach nicht zu den Eisenbahnunternehmungen gerechnet werden. Eine analoge Anwendung dieser Gesetzesbestimmung aber ist unzulässig, da sie nicht ein Sonderrecht (jus speciale), sondern ein Ausnahmerecht (jus singulare) darstellt. Das Gesetz vom 3. November 1838 hat nicht, wie das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbei-

geführten Tödtungen und Körperverletzungen beabsichtigt, mit Rücksicht auf die bei gewissen Unternehmungen bestehenden besonderen Verhältnisse diesen angepasste Rechtsnormen aufzustellen und der eigenartigen Natur jener Unternehmungen allgemeine Rechtsgedanken anzugestalten. Es ist vielmehr erlassen, um, nachdem bis dahin eine Anzahl von Gesellschaften durch Einzelprivilegien ganz besondere, das gemeine Recht durchbrechende Rechte ertheilt worden waren, für demnächstige Konzessionirungen gleichmässige allgemeine Bestimmungen über die Eisenbahnunternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum zu treffen und so den Inhalt der später zu ertheilenden Konzessionen im Voraus vorbehaltlich von auf Grund der zu sammelnden Erfahrungen noch zu machender Ergänzungen (§ 49) zu bestimmen. Die Bestimmungen des Gesetzes bilden daher den Inhalt der durch die landesherrliche Konzessionirung demnächst zu Eisenbahnen ertheilten Privilegien und können daher mit Unternehmungen, die dieser landesherrlichen Konzessionirung nicht bedürfen und sie auch nicht erhalten haben, nicht ausgedehnt werden. Dass die im Gesetz den Eisenbahnunternehmungen zugesicherten Berechtigungen, wie z. B. auch nach gegenwärtiger Gesetzgebung noch das Enteignungsrecht (§ 8) sowie die Handhabung der Bahnpolizei (§ 23), Unternehmungen, die die landesherrliche Genehmigung nach Maassgabe dieses Gesetzes nicht erhalten haben, nicht zustehen, darüber ist niemand im Zweifel. Die im Gesetz den Unternehmungen auferlegten Pflichten bilden aber mit jenen das gemeine Recht durchbrechenden Befugnissen ein Ganzes, sie werden ihnen mit Rücksicht auf diese ganz besonderen Vortheile als eine Belastung dieser privilegirten Stellung auferlegt und bilden für jene eine Art Gegenleistung; sie liegen daher auch nur den Unternehmungen, welche auf Grund jenes Gesetzes landesherrlich genehmigt sind, ob, sollen sie anderen Unternehmungen auferlegt werden, so bedarf es dazu eines besonderen Verpflichtungsgrundes.

Nr. 66. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 20. Oktober 1891.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.Verw. 1892. Nr. 11. S. 120.]

Haftpflichtgesetz § 1. Bei der Beschädigung eines Kindes kann der Eisenbahnunternehmer sich auf das Verschulden der Eltern als solches nicht berufen.

Es ist festgestellt, dass der zur Zeit seines Unfalls $2^1/_2$jährige Kläger durch den zwischen dem Eisenbahndamm und einem nebenherlaufenden Zaun hindurchgekrochen und so auf den Bahndamm gekommen ist, woselbst er von einer Lokomotive erfasst und verletzt wurde. Weiter ist

von den Vorinstanzen thatsächlich angenommen, dass der fragliche Zaun ungenügend war, dass derselbe jedenfalls um deswillen, weil der neben der Bahn herlaufende Weg als unmittelbare Fortsetzung einer städtischen Strasse viel begangen wird, in der Weise hätte hergestellt sein müssen, dass es kleinen Kindern unmöglich gemacht war, mittelst Durchkriechens oder Uebersteigens auf den Bahnkörper zu gelangen, was durch Anbringung der doppelten Anzahl von Drähten oder durch Einlegung eines Stacheldrahtes hätte geschehen können und wodurch der jetzt in Frage stehende Unfall vermieden worden wäre.

Diese Feststellungen sind thatsächlicher Natur und lassen keinen Rechtsverstoss erkennen. Legt man sie aber zu Grunde, so kann als Ursache des Unfalls nicht höhere Gewalt oder ein unabwendbarer Zufall angenommen werden, vielmehr ergiebt sich, dass der Unfall hätte abgewendet werden können und abgewendet worden wäre, wenn die Bahnverwaltung die ihr nach Lage der Sache obliegenden Pflichten erfüllt hätte.

Anlangend den Einwand der Selbstverschuldung, so erscheint es verfehlt, wenn derselbe damit begründet werden will, dass die Eltern des Klägers nachlässig gehandelt haben und dass der Beklagte sich hierauf berufen könne, weil die Eltern die Vertreter des unmündigen Kindes seien. Das hier maassgebende Haftpflichtgesetz kennt nur eine Selbstverschuldung des Verletzten, von einer solchen kann aber bei einem $2^1/_2$jährigen Kinde nicht die Rede sein. Die Verschuldung der Eltern könnte bloss insoweit in Betracht kommen, als durch sie ein für den Beklagten unabwendbarer Zufall in Bewegung gesetzt worden wäre, was jedoch nicht der Fall ist.

Nr. 67. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 20. Oktober 1891.

Eisenbahntransportgefährdung. Zu den zur Leitung der Eisenbahnfahrten angestellten Personen im Sinne des § 316 Abs. 2 R.Strf.Ges.B. gehört auch ein mit der verantwortlichen Führung eines Arbeitswagens beauftragter, vereideter Streckenwärter.

Die Ansicht des ersten Richters, dass der Angeklagte eine Person ist, die zur Leitung der Eisenbahnfahrten angestellt ist, kann nicht als rechtsirrig betrachtet werden. Die Strafkammer stellt fest, dass der Angeklagte vereideter Streckenarbeiter beziehungsweise Streckenwärter bei der Königlich preussischen Eisenbahnverwaltung ist und an dem Tage, an welchem die Transportgefährdung stattgehabt hat, im amtlichen Auftrage des Vizebahnmeisters verantwortlicher Führer eines Arbeitswagens war, welcher auf der Eisenbahn Oberbau-Materialien einer Arbeitskolonne zu-

zuführen hatte. Nach § 66 Nr. 10 des Bahnpolizei-Reglements vom 30. November 1885 gehören auch die Streckenwärter zu den Bahnpolizeibeamten und nach § 36 a. a. O. müssen Material-Transportwagen (Arbeitswagen) bei ihrer Benutzung in einem Betriebsgeleise unter Führung eines verantwortlichen Begleiters stehen. Mit Rücksicht auf die am gedachten Tage an den Angeklagten amtlich erfolgte Uebertragung der Führung des Arbeitswagens und im Hinblick auf die §§ 36, 66 des Bahnpolizei-Reglements sowie auf die in den Urtheilsgründen in Bezug genommenen „Vorschriften der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt über die Benutzung der Arbeitswagen" § 5 Nr. 1 hat die Strafkammer angenommen, dass der Angeklagte den Anforderungen dieser Vorschriften, nach denen der verantwortliche Begleiter eines Arbeitswagens entweder ein als Bahnpolizeibeamter vereidigter Beamter oder Hülfsbeamter oder ein mit der betreffenden Fähigkeitsbescheinigung versehener Arbeiter sein muss, entspreche und derselbe demgemäss auch zur Leitung von Eisenbahnfahrten im Sinne des § 316 Abs. 2 Str.G.B. angestellt sei.

Nr. 68. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 20. Oktober 1891.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 23. S. 269.]

Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Unterscheidung von Bahnhofszufuhrwegen, welche den Bahnaufsichtsbehörden, und solchen, welche den Wegepolizeibehörden unterstehen.

Rev.-Kläger wirft dem Ber.-Richter insofern Rechtsirrthum und unrichtige Anwendung des bestehenden Rechts vor, als er die Merkmale des Rechtsbegriffs eines „öffentlichen Weges" falsch bestimmt, diesem Begriff den streitigen „Eisenbahnzufuhrweg" untergeordnet und dem Kläger die Aktivlegitimation bestritten habe. Zur Begründung dessen wird ausgeführt, dass der Weg, bezüglich dessen die Vorentscheidung thatsächlich festgestellt hat, dass er lediglich der Verbindung des Bahnhofes Ch. mit der Strasse K.-N. diene und nach diesem seinem Zwecke als ein Eisenbahnzufuhrweg zu bezeichnen wäre, als solcher ein nichtöffentlicher, also ein Privatweg sei und demgemäss nicht der ordentlichen örtlichen Wegepolizei, sondern der den Eisenbahnverkehr beaufsichtigenden Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstehe. Die Wegepolizeibehörde wäre deshalb auch, gleichviel ob der Weg ein Privatweg des Klägers oder ein der Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstehender Eisenbahnzufuhrweg sei, nicht befugt, denselben als ihr unterstehend in Anspruch zu nehmen, und es sei rechtsirrthümlich, wenn das angefochtene Urtheil dem Kläger das Recht zur Klage für den Fall bestreite, dass der Weg ein der Eisenbahnaufsichtsbehörde unter-

stehender Eisenbahnzufuhrweg sei. Solche Eisenbahnzufuhrwege könnten unter Umständen allerdings auch öffentliche sein, dem Vorderrichter müsse aber, wie des Näheren darzulegen versucht wird, vorgeworfen werden. dass er die Oeffentlichkeit des hier in Frage stehenden nicht überzeugend nachgewiesen habe.

Diesen Ausführungen hat der Gerichtshof nicht beizupflichten vermocht.

Das O.V.G. hat in seiner Rechtsprechung stets daran festgehalten. dass die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr durch die Polizeibehörde sich nur auf einen solchen Weg erstrecken könne, dem die rechtliche Eigenschaft eines öffentlichen bereits beiwohnt, dass die Oeffentlichkeit eines Weges nicht mit Nothwendigkeit aus seiner thatsächlichen, wenn auch vieljährigen freien und ungehinderten Benutzung durch Jedermann gefolgert werden dürfe, eine solche vielmehr nur dann als Merkmal der Oeffentlichkeit diene, wenn sie unter Umständen erfolgt ist, welche darauf schliessen lassen, dass der Weg unter Zustimmung der rechtlich Betheiligten für den öffentlichen Verkehr bestimmt worden, und dass zu einer derartigen Widmung kein förmlicher Akt erforderlich sei, dieselbe vielmehr auch stillschweigend erfolgen könne und schon dann als vollzogen anzusehen sei, wenn die thatsächlichen Verhältnisse, unter denen die Anlegung und Benutzung des Weges erfolgt ist, auf seine Bestimmung für den öffentlichen Verkehr schliessen lassen.

Es erhellt nicht, dass sich das angefochtene Urtheil mit diesen Grundsätzen in Widerspruch gesetzt hätte.

Der Ber.-Richter ist aus einer Reihe von thatsächlichen Momenten zu der Ueberzeugung gelangt, dass der Eisenbahnzufuhrweg von E. nach Ch. ein öffentlicher sei. Diese Feststellung würde mit der Revision nur dann anfechtbar sein, wenn der Vorderrichter durch Rechtsirrthum oder in einem mit wesentlichen Mängeln behafteten Verfahren zu ihr gelangt wäre. Dies lassen aber weder die Anführungen der Revisionsschrift, noch eine selbstständige Prüfung erkennen. Es mag zum Nachweise dessen in Anlehnung an die obenerwähnten Rechtsgrundsätze genügen, darauf hinzuweisen, dass — wie die Zugeständnisse der Parteien und die eingesehenen und vorgelegten Akten des Landrathsamts und des Kreisausschusses ergeben haben — die Anlegung des fraglichen Weges bei Gelegenheit des Baues der Eisenbahn B.-G. auf Grund von Verhandlungen erfolgt ist, welche von dem Landrath des G.'er Kreises, d. h. dem Organe der Landespolizeibehörde, am 25. Juli 1872 mit einer Zahl von Interessenten, zu denen an erster Stelle der damalige Besitzer des Dominiums K. nebst Ch., Baron N., gehörte, gepflogen sind, dass sich dabei der Baron N. bereit erklärte, das zum Bahnhofe und dem qu. Wege erforderliche Terrain unentgeltlich herzugeben und den letzteren in Gemeinschaft mit P., H. und

R. anzulegen und als Kommunikationsweg zu unterhalten, dass der Weg demnächst thatsächlich nach Maassgabe der Verwaltung vom 25. Juli 1872 zur Verbindung der öffentlichen Strasse von O. nach K. mit dem Bahnhofe Ch., somit offensichtlich zur Ergänzung des benachbarten Netzes öffentlicher Wege angelegt worden ist, dass der Kreis G. dementsprechend wiederholt erhebliche Zuschüsse zu seiner Instandhaltung geleistet, die Polizeibehörde ihn stets als öffentlichen behandelt und im Jahre 1876 sogar seine zwangsweise Instandsetzung bezw. Erneuerung durchgeführt hat, sowie endlich, dass der Weg von seiner Fertigstellung ab stets frei und ungehindert von Jedermann benutzt worden ist.

Alle diese Umstände lassen den Schluss als berechtigt erscheinen, dass der streitige Weg nach dem Willen der rechtlich Betheiligten, insbesondere des ursprünglichen Eigenthümers des Grund und Bodens, über welchen er läuft, sowie unter Zustimmung der Polizeibehörde für den öffentlichen Verkehr bestimmt und angelegt worden ist, sowie, dass er diesem Verkehr seit dem Jahre 1874 bis in die neueste Zeit gedient hat.

Verfehlt endlich sind die Ausführungen des Rev.-Klägers, durch welche er die Nichtöffentlichkeit des streitigen Weges aus dessen Eigenschaft als Eisenbahnzufuhrweg nachweisen will. Diese Ausführungen beruhen auf Nichtbeachtung des Unterschiedes zwischen solchen Wegen, welche, wie der hier fragliche, auf Betrieb und unter Aufsicht der Wegepolizei in Folge von Eisenbahnanlagen im Anschlusse an einen bestehenden Kommunikationsweg zur Ergänzung, Verbesserung oder Aenderung des öffentlichen Wegenetzes neuangelegt oder verlegt worden sind, und andererseits solchen Wegen, welche der Eisenbahnbauunternehmer als seine Wege neuschafft, um die Transportanstalt der Bahn, die Bahnhofsgebäude, Güterschuppen u. s. w. dem Netze der öffentlichen Wege anzuschliessen. Diese letzteren Zufuhrwege bilden Theile und Zubehör der Eisenbahnanlage selbst und unterliegen damit deren Recht sowohl bezüglich der Aufsicht, wie bezüglich der Unterhaltung; die ersteren dagegen unterstehen, selbst wenn sie vom Unternehmer der Bahn selbst hergestellt sein sollten, soweit sie öffentliche Zufuhrwege zu den Bahnhöfen sind, als solche der Wegepolizei (zu vergl. Entsch. d. O.V.G. Bd. IX S. 246 ff., Bd. X S. 215 ff., Bd. XV S. 288 ff., Bd. XVII S. 315 ff.). Da nun, wie oben dargethan, der streitige Weg als ein öffentlicher Zufuhrweg angelegt ist, so war die Wegepolizeibehörde befugt, seinen Bestand dem Kläger gegenüber, welcher auf ihn privatrechtliche, den öffentlichen Verkehr ausschliessende oder beeinträchtigende Eigenthumsrechte geltend machte, durch ihre qu. Verfügungen zu sichern.

Nr. 69. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 26. Oktober 1891.

[Preuss. Verw.Bl. XIII. Nr. 11. S. 127. Nr. 19. S. 224.]

Krankenversicherung der Arbeiter. — Verhältniss zwischen Armenpflege und Krankenversicherung, insbesondere betreffs des Anspruchs gegen die Krankenversicherung, wenn der Armenverband, welcher vorläufig unterstützt hat, den Ersatz seiner Auslagen nicht von dem Träger der Krankenversicherung, sondern von dem ersatzpflichtigen Armenverbande einfordert und dieser Ersatz leistet.

Der § 57 Krankenvers.-Ges. hält in seinem Abs. 1 die auf gesetzlicher Vorschrift beruhende Verpflichtung der Armenverbände zur Unterstützung hülfsbedürftiger Personen aufrecht und regelt in dem Abs. 2 das Verhältniss der öffentlichen Armenpflege zur Krankenversicherung in der Weise, dass, soweit ein Armenverband vermöge gesetzlicher Verpflichtung einen nach Massgabe des Krankenvers.-Gesetzes versicherten Kranken unterstützt hat, der dem Letzteren gegen die Krankenversicherung zustehende Anspruch weder untergehen noch dem Unterstützten verbleiben, sondern auf den Armenverband, „von welchem die Unterstützung geleistet worden ist“, übergehen soll. Hierdurch ist, wie das Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts, III. Senats, vom 26. Oktober 1891 (Nr. III 810) annimmt, das Verhältniss zwischen Armenpflege und Krankenversicherung dahin geordnet, dass die Kosten der im Wege der öffentlichen Armenpflege stattfindenden Unterstützung eines nach Maassgabe des Krankenvers.-Gesetzes versicherten Kranken bis zur Höhe der ihm gegen die Krankenversicherung zustehenden Ansprüche der Krankenversicherung, darüber hinaus aber der öffentlichen Armenpflege zur Last fallen. Unter dem „Armenverbande, von welchem die Unterstützung geleistet worden“ und auf den der Anspruch des Unterstützten gegen die Krankenversicherung übergeht, ist sowohl der Armenverband, welcher die Unterstützung gemäss § 28 Unterstützungswohnsitz-Ges. vom 6. Juni 1870 thatsächlich verabfolgt hat, als auch derjenige Armenverband zu verstehen, welcher dem nur zur vorläufigen Unterstützung verpflichtet gewesenen Armenverbande (§ 70 a. a. O.) Ersatz geleistet hat. Fordert der Armenverband, welcher vorläufig unterstützt hat, den Ersatz seiner Auslagen nicht von dem Träger der Krankenversicherung, sondern von dem ersatzpflichtigen Armenverbande ein und leistet dieser Ersatz, so geht der Anspruch gegen die Krankenversicherung nach Maassgabe des Ersatzes von dem zur vorläufigen Unterstützung verpflichtet gewesenen Armenverband auf den ersatzleistenden Armenverband über. Sind durch die Ersatzleistung die Aufwendungen des vorläufig verpflichtet gewesenen

Armenverbandes völlig gedeckt, so besteht für ihn irgend ein Anspruch nicht mehr, also auch nicht gegen die Krankenversicherung. Sind jene Aufwendungen dagegen durch die Ersatzleistung nicht völlig gedeckt, so tritt eine Theilung des Anspruchs zwischen beiden Armenverbänden ein. Jeder von ihnen hat nur ein Recht auf denjenigen Theil der Entschädigung, d. i. des Anspruchs an die Krankenversicherung, der dem Verhältnisse entspricht, in welchem er zu dem Gesammtbetrage der gewährten Unterstützungen beigetragen hat.

Nr. 70. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 6. November 1891.

Fiskus ist eine einheitliche juristische Persönlichkeit. Streitigkeiten verschiedener fiskalischer Stationen können daher nicht im Rechtswege ausgetragen werden.

Ein Amtsvorsteher hatte dem Steuerfiskus aufgegeben, eine von ihm ausser Betrieb gestellte fiskalische Fähre über einen öffentlichen Fluss wieder in Betrieb zu setzen. In der auf Grund des § 56 Zust.-Ges. gegen diese Anordnung bezw. den betreffenden Beschluss gerichteten Klage — die schliesslich wegen Unzuständigkeit des Amtsvorstehers zur Aufhebung des Beschlusses führte — hatte der Steuerfiskus den betreffenden Regierungspräsidenten als Vertreter der allgemeinen Bauverwaltung (Wegefiskus) als denjenigen bezeichnet und klagend in Anspruch genommen, den er aus Gründen des öffentlichen Rechts statt seiner für verpflichtet erachtete. Das Oberverwaltungsgericht, IV. Senat, hat in seinem Erkenntnisse vom 6. November 1891 (Nr. IV 1013) dargelegt, dass diese Klage des Steuerfiskus gegen den Wegebaufiskus unzulässig sei, weil niemand zugleich als Kläger und Beklagter auftreten könne; Letzteres aber sei hier der Fall, denn der Fiskus sei eine einheitliche juristische Persönlichkeit und Streitigkeiten verschiedener fiskalischer Stationen könnten nicht im Rechtswege ausgetragen werden.

Nr. 71. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 7. November 1891.

[Jur. Wochenschr. 1891. Nr. 65/66. S. 579. Ziff. 19.]

Der gesetzliche Schutz der öffentlichen Verkehrswege (Eisenbahnen, Chausseen, Kanäle) gegen den Bergbau. § 153 Preuss. Allgem. Berggesetz.

Die Revision macht hiergegen mit Unrecht geltend, dass ein derartiger gesetzlicher Schutz auch für die öffentlichen Verkehrswege nicht bestehe. Der § 153 Abs. 1 Allgemeinen Berggesetzes enthält zwar nur den Satz,

dass gegen die Ausführung von Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere landesherrliche Verordnung das Expropriationsrecht beigelegt ist, dem Bergbaubetreibenden ein Widerspruchsrecht nicht zustehe. Wie das vormalige Preussische Obertribunal in seinem Erkenntniss vom 21. Mai 1869 (Entsch. Bd. 61 S. 317) mit Recht hervorhebt, ist der Schwerpunkt dieser der Fassung nach selbstverständlichen Bestimmung darin zu finden, dass ihr gemäss der Bergbauende die darin bezeichneten Anlagen durch seinen Bergwerksbetrieb nicht verhindern oder gefährden darf, vielmehr mit Ausübung seines Bergbaurechts zurückstehen, also bei dieser Ausübung solche Vorkehrungen treffen muss, dass die bezeichneten Anlagen einer Gefahr der Vernichtung oder Beschädigung nicht ausgesetzt sind. Dem entspricht auch die für den hier in Betracht kommenden Bezirk ergangene Bergpolizeiverordnung des Oberbergamts in Breslau vom 18. Dezember 1869 (Brassert, Zeitschr. Bd. 11 S. 376), worin im § 2 verordnet ist, dass, wenn sich Grubenbaue Tagesgegenständen, z. B. Eisenbahnen, Chausseen, Kommunikationswegen, Gebäuden, Wasserläufen, Teichen, Wasserreservoiren, Schlammsümpfen etc. nähern, deren Beschädigung die persönliche Sicherheit über oder unter Tage oder den öffentlichen Verkehr gefährden würde, der fernere Betrieb desselben nur mit schriftlicher Genehmigung des Revierbeamten zulässig sei. Allerdings ist der Schutz der öffentlichen Verkehrswege auch hiernach kein absoluter; es ist dem Bergbaubetreibenden der Abbau unter der Strasse oder in deren Nähe nicht unbedingt untersagt, sondern nur von der Genehmigung der zuständigen Bergbehörde abhängig gemacht. Diese aber wird, wenn man ihr nicht eine Pflichtwidrigkeit von vornherein zutrauen will, die Erlaubniss nur ertheilen, sofern sie überzeugt ist, dass für die öffentliche Strasse nach Lage der Sache eine Gefahr nicht zu befürchten ist. Jedenfalls fällt dem Kl. ein Verschulden nicht zur Last, wenn er von der Voraussetzung ausgeht, die Behörde werde bei Ertheilung der Erlaubniss pflichtmässig verfahren und nicht leichtfertig die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs gefährden.

Nr. 72. Entsch. des Königl. Landgerichts Leipzig.

Vom 11. November 1891.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 4. S. 37. — Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 659.]

Wird bei einem Transport das Recht zur frachtfreien Rücksendung der dazu verwendeten Decken tarifarisch ausbedungen und von diesem Rechte Gebrauch gemacht, so liegt bei der Rücksendung ein Frachtvertrag im Sinne der Art. 390, 395, 423 D. H.G.B. nicht vor und kann die Eisenbahn

die Haftung für Beschädigungen ausschliessen. Gerichtsstand für die Entschädigungsklage ist das Gericht des Bestimmungsortes der zurückgehenden Decken.

Nach dem angefochtenen Urtheile hat der Beklagte (Eisenbahnfiskus) der Klage gegenüber vor allem die örtliche Unzuständigkeit des Gerichts geltend gemacht. Weiter ergiebt sich daraus folgender Sachstand:

I.

Der erste Theil des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs enthält im Abschnitt B „Allgemeine Tarifvorschriften“ unter III u. a. folgende Bestimmungen:

6. (1) Soweit Decken der Eisenbahnverwaltung verfügbar sind, ... werden solche dem Versender gegen Entrichtung der . . . . Deckenmiethe überlassen . . . .

8. Bezüglich der von den Versendern gelieferten eigenen Decken gelten folgende Bestimmungen:

b) (dieselben) . . . . . werden beim Transport der betreffenden Güter an den Empfänger frachtfrei befördert . . . . Die Rücksendung der Decken geschieht ebenfalls frachtfrei, wenn dieselben innerhalb dreier Monate durch den Empfänger zur Beförderung an den Eigenthümer als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben werden.

d) Bei Rücksendung der Decken hat der Empfänger derselben unter Vorlegung des . . . . . Original-Frachtbriefes einen auf die Adresse des Eigenthümers lautenden Frachtbrief beizugeben und in diesem ausdrücklich zu vermerken: „Frachtfrei zu befördern“.

Fehlt dieser Vermerk oder wird der Original-Frachtbrief nicht . . . . vorgelegt, so wird die tarifmässige Fracht erhoben.

e) Für Verlust, Beschädigung oder für Versäumung der Lieferungszeit haftet die Eisenbahnverwaltung bei der Rücksendung der Decken nur dann, wenn dieselben gegen Frachtzahlung aufgegeben werden.

9. Die vorstehend unter Ziffer 8 aufgeführten Bestimmungen finden analoge Anwendung auf die von den Versendern gestellten Ladegeräthe . . . . . .

II.

1. Vom Magdeburger Bahnhofe zu Leipzig aus, welcher der Verwaltung des beklagten Fiskus, in Sonderheit einem Betriebsamte desselben zu Magdeburg, untersteht, hat der Beklagte um Mitte Dezember 1890 zwei vom Kläger abgesandte Wagenladungen Fässer gegen Frachtzahlung an einen gewissen U. in Harburg befördert. Bei der Verladung hatte der Kläger zur Befestigung der Fässer auf den Bahnwagen sein eigenes Ladezeug benutzt, welches mit den Fässern an U. gelangte.

Am 24. Dezember 1890 hat der letztere beide Ladezeuge je mit einem besonderen Frachtbriefe in Harburg dem Beklagten wieder unter der Adresse des Klägers zur Beförderung übergeben; jeder Frachtbrief wurde von U. mit dem Vermerk: „Frachtfrei zurück!“ versehen.

Die oben unter I angeführten Tarifbestimmungen haben als Vertragsbestimmungen desjenigen Vertrages zu gelten, auf Grund dessen die Rücksendung der Ladezeuge erfolgte.

2. Die Ladezeuge sind am 27. Dezember 1890 auf dem Magdeburger Bahnhof in Leipzig wieder eingetroffen. Als auf empfangene Meldung der Kläger sich mit den Frachtbriefen zur Abholung einfand, waren die Ladezeuge nicht mehr vorhanden. Der Beklagte ist ausser Stande, sie auszuhändigen oder anzugeben, wer sie hat.

Insoweit herrscht unter den Parteien Einverständniss, während der Kläger weiter behauptet:

Nach Ankunft der Ladezeuge habe eine nicht zu ermittelnde Person deren Aushändigung von dem Güterbodenarbeiter R. unter dem Vorgeben gefordert, sie sei dazu vom Kläger beauftragt. R., welcher vom Beklagten zur Bewirkung solcher Auslieferungen angestellt gewesen sei, habe diese vorschriftsmässig nur gegen Vorlegung der betreffenden Frachtbriefe ausführen dürfen. Vorliegenden Falles habe derselbe jedoch geschehen lassen, dass der Unbekannte, ohne einen Ausweis vorzulegen, die Ladezeuge mitgenommen habe.

Hierzu führt der Kläger aus:

a) Er stütze seinen Anspruch sowohl auf Vertrag wie auf rechtswidrige Behandlung seines Gutes, unter beiden Gesichtspunkten ergebe sich als Erfüllungsort, im Sinne von § 29 C.P.O., Leipzig.

b) Der Frachtvertrag habe den Beklagten verpflichtet, die Ladezeuge an ihn — Kläger — zu befördern. Das geschilderte Abhandenkommen der Ladezeuge sei nicht als Verlust im Sinne der oben unter 8e angeführten Bestimmung anzusehen.

Der Beklagte hat dem Vorbringen des Klägers widersprochen. Nachdem der genannte R. und der Güterexpeditions-Vorstand H. am 10. Juni 1891 vernommen worden waren, hat der Vorderrichter das angegebene Zwischenurtheil erlassen. In dessen Entscheidungsgründen wird ausgeführt:

Nach Art. 324 H.G.B. sei die hier streitige Verpflichtung in Leipzig zu erfüllen, die örtliche Zuständigkeit des Gerichts also gegeben. Und da der Staatsfiskus als Gewerbetreibender verklagt sei, stehe auch der sachlichen Zuständigkeit des Amtsgerichts nicht etwa § 70 G.V.G. entgegen, da diese Vorschrift nur die Verschuldung von Staatsbeamten betreffe.

Weiter sei die Unentgeltlichkeit der in Frage stehenden Rücksendung nur eine scheinbare; offenbar erachte der Beklagte sein Interesse durch die Zahlungen für den Versand der mit den Ladezeugen ausgesandten Güter für hinreichend gewahrt. Demnach seien die Rücksendungen auf Grund gewöhnlichen Frachtvertrages erfolgt. Auf diesen sei aber Art. 395 des H.G.B. gemäss Art. 423 Abs. 1 des H.G.B. anzuwenden, ohne Rücksicht auf die insoweit nach Art. 423 Abs. 2 das. ungültige, oben unter 8e mitgetheilte Tarifbestimmung. Im Sinne von Art. 395 liege hier nun aber jedenfalls ein Verlust des Gutes vor. Mithin sei der Beklagte ersatzpflichtig.

In zweiter Instanz hat der Beklagte unter Hinweis auf die Ausführungen von Wach in dessen Handbuch des Civilprozesses § 38 II. 2 (S. 454) behauptet, dass im Sinne von § 29 C.P.O. hier nur die Pflicht zum Ersatze, also zu einer Geldzahlung, streitig sei. Deren Erfüllungsort aber sei Magdeburg. Weiter hat der Beklagte die Gültigkeit der Bestimmung unter 8e und eine, auch den von dem Kläger geschilderten Vorgang deckende Auslegung des Wortes Verlust verfochten. Uebrigens sei er nicht zur Ablieferung an den Kläger, sondern nur dazu verpflichtet gewesen, die Ladezeuge nach Leipzig zu befördern, die Ankunft dem Kläger zu melden und die Wegschaffung durch eine für den Kläger auftretende Person zu dulden; nur in diesem Sinne habe er früher bestritten, dass er „an den Kläger“ zu liefern gehabt habe.

Der Kläger hat der Rechtsmeinung des Beklagten widersprochen und entgegnet:

a) Die Zuständigkeit des Gerichts werde auch durch § 22 C.P.O. gestützt.

b) Es liege kein Verlust des Gutes vor; jedenfalls habe der Beklagte für das Verschulden des R. zu haften, wie der Schlusssatz des Art. 424 H.G.B. erkennen lasse. In zweiter Reihe bestreite er, Kläger, die Gültigkeit der Vorschrift unter 8e. Schon mit Uebernahme der Sendung nach Harburg habe sich der Beklagte verpflichtet, die Ladezeuge frachtfrei zurückzuschaffen. Die Rücksendung sei also auf Grund eines dem Art. 423 H.G.B. unterstehenden Frachtvertrags erfolgt. Schliesslich hat Kläger noch erklärt, dass er nur noch eine vertragsmässige Haftung des Beklagten geltend mache.

Gründe.

A.

Das Berufungsgericht nimmt mit dem Beklagten an, dass in diesem Rechtsstreite die Verpflichtung zur Schadensersatzleistung im Sinne von § 29 C.P.O. streitig ist und deshalb nur der Erfüllungsort dieser Verbindlichkeit nach jener Vorschrift den Gerichtsstand des Erfüllungs-

ortes bestimmt. Nach dem bürgerlichen Rechte, welches den Erfüllungsort regelt — vgl. Wach a. a. O. (S. 454) ist aber Schadensersatz regelmässig dort zu leisten, wo der Schaden eingetreten, also zu ersetzen ist; dies gilt namentlich von dem Ersatze desjenigen Schadens, welcher durch Nichterfüllung einer Vertragsverbindlichkeit verursacht wurde. Vergl. Motive zum Entwurf eines B.G.B. von 1888 Bd. II zu § 229, 230 (S. 35).

So wird dann auch von Wilmowski-Levy, Komm. zur C.P.O., in Anm. 3 zu § 29 (5. Auflage S. 58) angenommen, dass der Erfüllungsort für die Konventionalstrafe — im Sinne der Entschädigung — derjenige der Hauptverbindlichkeit sei. Zu diesem Ergebnisse führt in gleicher Weise die Rücksicht auf die Beschaffenheit der Leistung (§ 70 2 B.G.B.) wie auf die wegen dieser Beschaffenheit bei den Vertragsschliessenden vorauszusetzende Absicht (Art. 322 Abs. 1, Art. 325 Abs. 1). Diese Umstände aber sind gemäss §§ 70, 5 ff. B.B.G. wie Art. 324 Abs. 2 H.G.B. in erster Linie für den Erfüllungsort maassgebend.

Auch Wach's angezogene Ausführungen stehen hiermit durchaus nicht im Widerspruche; dieselben besagen:

„Sollte . . . . . kraft Gesetzes oder Parteiberedung . . . . . für die Interesseklage . . . . . ein selbstständiger . . . . . Erfüllungsort bestehen, so kann, wenn sie prinzipaliter eingeklagt wird, nur an diesem Erfüllungsort geklagt werden“ und begründen des weiteren lediglich diesen Ausspruch. Ob der Erfüllungsort der Ersatzverbindlichkeit im einzelnen Falle „kraft des (Civil-) Gesetzes oder Parteiberedung“ ein anderer sei als derjenige der ursprünglichen Schuld, wird dort also unentschieden gelassen.

Vorliegenden Falles waren nun die Ladenzeuge unbestritten vertragsmässig nach Leipzig zu befördern. Gleichgültig also, ob dies auf Grund der Frachtverträge von Mitte Dezember geschah, oder in Folge eines neuen Vertrages zwischen U. und dem Beklagten; und gleichviel ob die Ladezeuge in Leipzig an den Kläger wie anderes Frachtgut abzuliefern waren oder nicht, jedenfalls war Leipzig vertragsmässig Erfüllungsort der Hauptschuld und ist es also auch für die Ersatzverbindlichkeit. Die örtliche Zuständigkeit des angegangenen Gerichts ist mithin schon nach § 29 C.P.O. begründet. Ebenso ist aber, wie keine Partei in Zweifel gezogen hat, die sachliche Zuständigkeit desselben gegenüber § 70 G.V.G. mit dem Vorderrichter ausdrücklich zu bejahen.

B.

1. In der Sache selbst ist zunächst festzustellen, dass die Rücksendung der Ladezeuge vorliegenden Falles nicht auf Grund der Frachtverträge von Mitte Dezember erfolgte, sondern auf Grund eines zwischen U. und dem Beklagten geschlossenen neuen Vertrages. Denn bei Abschluss jener Verträge wurde noch nicht vereinbart, dass die Ladezeuge zurück-

befördert werden sollten. Ob dies jemals geschehen solle, blieb entsprechend der Bestimmung unter 8b völlig der Entschliessung des Klägers bezw. des Empfängers U. überlassen. Und ebenso blieb noch der Entschliessung vorbehalten, ob im Falle der Rücksendung dies entgeltlich oder unentgeltlich erfolgen sollte (vgl. unter 8b, d). Es wurde also weder die Leistung vereinbart, noch auch vereinbart, ob eine Gegenleistung erfolgen solle oder nicht, ein Beförderungsvertrag kam bei dieser Unbestimmtheit keinesfalls zustande (§ 800 B.G.B.), sondern nur etwa ein — davon durchaus verschiedener — Nebenvertrag des Inhalts, dass der Beklagte sich verpflichtete, unter gewissen Bedingungen auf Verlangen einen Beförderungsvertrag einzugehen. Dieser selbst wurde erst geschlossen, als U. die Ladezeuge vorschriftsmässig (§ 49 E. Betr.-Regl.) zur Beförderung aufgab.

2. Dieser neue Beförderungsvertrag war aber weiter ein Vertrag über unentgeltliche Beförderung. Zwar nimmt der Vorderrichter an, dass die Bahnverwaltungen frachtfreie Rücksendung deshalb bewilligen, weil sie ihr Interesse durch die Fracht für das ausgesendete Gut als gewahrt ansehen. Die Bestimmung unter 8e lässt aber deutlich erkennen, dass diese Annahme in solcher Allgemeinheit unzutreffend ist. Denn danach bewilligen die Verwaltungen die Unentgeltlichkeit nur für den Fall, dass eine Haftung nicht in Anspruch genommen wird. Für den anderen Fall erachten die Verwaltungen ihr Interesse mithin durchaus nicht als gewahrt und fordern sie vielmehr auch für die Rückbeförderung selbstständige Fracht. Die Fracht für Hinsendung der Waare kann also grundsätzlich als Entgelt für die Rücksendung des Ladezeuges wirthschaftlich und rechtlich nicht in Betracht kommen. Und jene Fracht wird zu solchem Entgelte auch nicht im Falle unentgeltlicher Rücksendung, da der Tarif den Willen bekundet, diese Unentgeltlichkeit auf die Frachtzahlung, sondern auf gewisse Bedingungen hinsichtlich der Haftpflicht zu bewilligen. Wenn die Bahnverwaltungen unter diesen Bedingungen im übrigen ihr Interesse durch die frühere Fracht für gewahrt erachten, so beseitigt diese Erwägung die Unentgeltlichkeit der Rücksendung rechtlich ebensowenig, wie die häufig vorkommende unentgeltliche Zugabe geringwerthiger Sachen Seitens eines Kaufmannes an seine Kunden etwa deshalb zum unentgeltlichen Kaufe würde, weil der Kaufmann durch den abgeschlossenen oder einen noch abzuschliessenden Kauf „sein Interesse für gewahrt hält".

Endlich ist auch die Annahme mit allen etwa daraus zu ziehenden Forderungen abzulehnen, dass der Absender durch Stellung eigenen Ladezeuges im Interesse des Beklagten handelte. Denn der letztere war nicht einmal bedingt — wie hinsichtlich der Decken nach der oben unter 6 aufgeführten Vorschrift — verpflichtet, dem selbst verladenden

Kläger Ladezeug zu stellen, und wenn er Ladezeug gestellt hätte, würde er dafür ebenso wie für Decken einen Miethzins zu beanspruchen haben.

3. Ein Vertrag über unentgeltliche Beförderung von Gütern, wie er nach obigem der Rücksendung vom 24. Dezember zu Grunde liegt, ist aber kein Frachtvertrag, da zum Wesen des Frachtvertrags die Entgeltlichkeit gehört (vergl. Art. 390, 392 6 des H.G.B., Wehrmann, Das Eisenbahn-Frachtgeschäft § 6, 1, § 11). Die Bahnverwaltungen, welche auch in ihrem Gewerbebetriebe vielfach andere Verträge als Frachtverträge schliessen, vergl. z. B. Wehrmann a. a. O. § 15 S. 86, sind aber hinsichtlich der Bedingungen solcher anderer Verträge durch Art. 423 H.G.B. (Frachtführer) in keiner Weise beschränkt. Dies muss auch von Beförderungsverträgen gelten, dafern nur dem Versender dabei — wie vorliegenden Falles — der Abschluss eines gewöhnlichen Frachtgeschäfts nach Art. 422 H.G.B. offen gehalten wird.

Es konnte also rechtswirksam nicht nur eine Haftungsbeschränkung der im Schlusssatze des Art. 424 H.G.B. bezeichneten Art, sondern auch, wie nach dem Wortlaute der Bestimmung unter 8e geschehen ist, ein völliger Ausschluss der Haftung vereinbart worden. Welche Bedeutung diese Vereinbarung im Falle einer absichtlichen Verschuldung des Beklagten oder seiner Leute haben würde, kann hier, wo eine solche nicht in Frage steht, dahingestellt bleiben.

Der offen liegende Zusammenhang der Bestimmung unter 8e mit den Vorschriften der §§ 64 ff., 70 des Eisenbahn-Betriebsreglements und namentlich wiederum der Zusammenhang dieses § 64 mit dem Art. 395 H.G.B. lassen aber weiter keinen Zweifel, dass unter Verlust im Sinne der ersteren Vorschrift das Gleiche zu verstehen ist, wie unter „Verlust“ im Sinne jenes Art. 395. Nach diesem aber ist Verlust dann anzunehmen, wenn der Frachtführer ausser Stande ist, das Gut dem Adressaten am Bestimmungsorte auszuhändigen, vergl. Gareis-Fuchsberger in Anmerkung 28 zu Art. 395 H.G.B. und die dort zitirten Entscheidungen: Wehrmann a. a. O. § 15 S. 87.

Ein solcher Fall ist hier aber auch nach der Darstellung des Klägers gegeben. Wie denn Wehrmann a. a. O. ausdrücklich bemerkt: „So bildet z. B. die Ablieferung eines Gutes an einen unrichtigen Empfänger einen Fall des eigentlichen Verlustes für die Eigenthümer“.

In Beachtung jener hiernach rechtswirksam von den Parteien zum Vertragsinhalt erhobenen Tarifvorschrift unter 8e ist demnach die Klage abzuweisen, also das angefochtene Urtheil aufzuheben.

Nr. 73. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 11. November 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 17. S. 71.]

Bei Bemessung des Schmerzengeldes ist auf den Grad und die Dauer der physischen Schmerzen, sowie auf den psychischen Eindruck Rücksicht zu nehmen. Nichtzuerkennung der Heilungskosten an einen verunglückten Bahnbediensteten, welcher vom Krankenverein der Bahnbediensteten Arzneimittel unentgeltlich erhält. Als Ersatz für den künftigen Erwerb ist mit Rücksicht auf die ungewisse Lebensdauer des Beschädigten kein Kapitalsbetrag, sondern eine Rente zuzuerkennen.

Mit dem Urtheile erster Instanz ist dem Kläger an Schmerzensgeld der Betrag von 800 fl. österr. Währ. zugesprochen worden. In der Erwägung, dass die Sachverständigen beim Kläger eine Gehirn- und Rückenmarkerschütterung constatirt haben, die Krankheit selbst mit physischen Schmerzen verbunden ist, überdies die Heilung derselben schwierig und unsicher, daher der Eindruck derselben auf das Gemüth des Kranken ein peinlicher sein muss und dieser Zustand durch längere Zeit andauert, so war die Bestimmung des Schmerzensgeldes nicht überspannt und ein Grund zur Herabsetzung dieses Betrages nicht vorhanden.

Mit Rücksicht auf die Natur der Entschädigungsprozesse, in welchen die Mässigung der angesprochenen Ersatzbeträge dem Ermessen des Richters anheimgestellt ist, und den Umstand, dass Kläger in der Sache selbst Obsieger geblieben ist, waren demselben die Gerichtskosten erster Instanz im Ganzen zuzusprechen, aus welchen Erwägungen das erstrichterliche Urtheil bezüglich des Betrages des Schmerzengeldes und der Gerichtskosten erster Instanz wieder herzustellen war. Im Uebrigen war das angefochtene Urtheil des k. k. Oberlandesgerichtes zu bestätigen.

Die unbedingte Abweisung des Klägers mit dem Anspruche auf Ersatz der von ihm angeblich bestrittenen Heilungskosten per 100 fl. und 18 fl. österr. Währ. ist insoferne gerechtfertigt, als Kläger dem Krankenvereine der Bahnbediensteten angehörte, als solcher Anspruch auf unentgeltlichen Bezug der Arzneimittel hatte und überdies die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit jener Auslagen nicht nachgewiesen worden ist.

Ebenso ist die Bestimmung einer Rente für den Kläger als Ersatz für den künftig entgehenden Verdienst, statt des in erster Instanz festgestellten Kapitalbetrages, der Sachlage angemessen und kann mit Grund umsoweniger angefochten werden, als die Höhe der Kapitalsentschädigung mit Rücksicht auf die ungewisse Lebensdauer des Beschädigten im Voraus nicht ermittelt werden kann.

Nach der am 13. Dezember 1882 vorgenommenen Untersuchung des Klägers haben die Sachverständigen ihr Gutachten dahin abgegeben, dass der Krankheitsprozess noch nicht beendigt sei, die Behebung der Krankheit möglich sei und dass Kläger für den Fall seiner Heilung zur Verrichtung leichterer Arbeiten fähig sein werde. Da am 7. Dezember 1885, also beinahe drei Jahre später, eine Ergänzung des Gutachtens stattgefunden hat, Kläger hierbei anwesend war und weder bei diesem Anlasse noch später im weiteren Verlaufe des Prozesses behauptet hat, dass eine Verschlimmerung seines Gesundheitszustandes eingetreten wäre, so konnte das k. k. Oberlandesgericht annehmen, dass Kläger dem Ausspruche der Sachverständigen gemäss zu leichteren Arbeiten geeignet und seine Erwerbsfähigkeit nur gemindert sei. Kläger kann sich daher mit Grund nicht beschweren, dass die Entschädigung für den ihm entgehenden Verdienst mit dem jährlichen Betrage per 120 fl. österr. Währ., welcher beinahe der Hälfte seines früheren gewöhnlichen Verdienstes entspricht, bestimmt worden ist.

Inwieferne die Aussprüche beider Untergerichte gleichförmig sind, was in Betreff der Abweisung des Klägers mit seinen weiteren Ansprüchen Geltung hat, so konnte die Revision desselben als eine ausserordentliche keine Berücksichtigung finden.

Nr. 74. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 11. November 1891.

§ 150 des Preuss. Allgem. Bergges. ist im Falle der Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt (Eisenbahn) durch den Bergbau grundsätzlich ausgeschlossen. Der nach Genehmigung und Ausführung einer unter § 153 l. c. fallenden Eisenbahn unter derselben betriebene Bergbau geschieht lediglich auf die Gefahr des Bergbautreibenden.

Auf dem gleichen Standpunkt steht das Allgemeine Berggesetz. Der amtlich veröffentlichte Entwurf von 1862 enthielt noch keine besondere Vorschriften über das Verhältniss des Bergbaues zu den öffentlichen Verkehrsanstalten. Die Aufnahme solcher Vorschriften in den Entwurf von 1865 (§§ 153—155) wurde veranlasst durch die erwähnte dem Bergbau ungünstige Judikatur und bezweckte die Ausgleichung der Interessen des Bergbaues und des öffentlichen Verkehrs nach den Grundsätzen der Billigkeit. (Vergl. die Motive zu §§ 153 ff. des Entwurfs, abgedruckt in Brassert's Zeitschrift Bd. 6 S. 174 ff.) Darnach wurde dem Bergbautreibenden gegen den Unternehmer einer öffentlichen Verkehrsanstalt ein

Anspruch auf Schadensersatz, jedoch nur insoweit, gewährt, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerk, oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung bereits in dem Bergwerk vorhandener Anlagen nothwendig wird. Diese Vorschrift ist — unter Beschränkung auf den früher, d. h. vor Genehmigung der öffentlichen Verkehrsanlage berechtigten Bergbautreibenden — in das Gesetz übergegangen. Sie setzt voraus und giebt durch die Beschränkung des Entschädigungsanspruchs auf den von dem Bergbautreibenden im Interesse der Verkehrsanstalt zu machenden Aufwand deutlich zu erkennen, dass der Bergbautreibende in Ausübung seines Rechts vor den collidirenden Interessen der Verkehrsanstalten zurücktreten muss, nicht auf Grund polizeilichen Eingreifens im Einzelfalle, sondern vermöge einer gesetzlichen Beschränkung des Bergwerkseigenthums und der entsprechenden dem Bergbautreibenden obliegenden gesetzlichen Verpflichtung, die zur Sicherung der öffentlichen Verkehrsanstalten gegen die Einwirkungen des Bergbaues erforderlichen Vorkehrungen gemäss den Anordnungen der Bergbehörde (§ 196 a. a. O.) zu treffen. Diese gesetzliche Beschränkung des Bergwerkseigenthums ist als Grundlage der Vorschriften der §§ 153 ff. a. a. O. namentlich ausdrücklich anerkannt in dem Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses (Stenographische Berichte, Haus der Abgeordneten, Aktenstück Nr. 136 S. 1247). Stellt sich hiernach schon der im § 154 dem Bergbautreibenden in beschränktem Umfange gegebene Entschädigungsanspruch als eine auf Billigkeitsgründen beruhende Milderung der aus der Beschränkung des Bergbaues zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs dem ersteren erwachsenden Nachtheile dar, so soll dem gleichen Zweck im Sinne der Vorbeugung dienen, der aus dem Herrenhause hervorgegangene zweite Absatz des § 153, wonach vor Feststellung der den im Abs. 1 bezeichneten öffentlichen Verkehrsanlagen zu gebenden Richtung die betheiligten Bergwerksbesitzer zu hören sind. Endlich findet aber auch, wie der B.R. mit Recht hervorhebt, die den Abschnitt einleitende Vorschrift (§ 153 des Entwurfs jetzt Abs. 1 dieses Paragraphen): „Gegen die Ausführungen von Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere landesherrliche Verordnung das Expropriationsrecht beigelegt ist, steht dem Bergbautreibenden ein Widerspruchsrecht nicht zu“, ihre Erklärung allein durch die Voraussetzung einer aus der staatlichen Konzession der betreffenden Verkehrsanstalt den betheiligten Bergbautreibenden kraft des Gesetzes erwachsenden Beschränkung und entsprechenden Verpflichtung. In gleicher Weise ist die Bedeutung dieser Vorschrift von dem vormaligen Obertribunal in den Gründen des vom B.R. zitirten Urtheils (Bd. 61 S. 317) aufgefasst worden, ebenso von Brassert (a. a. O. S. 423)

und Klostermann (Kommentar 4. Auflage S. 265). — Besteht aber eine gesetzliche Beschränkung des Bergwerkseigenthums zu Gunsten der öffentlichen Verkehrsanstalten dergestalt, dass diese durch den Bergbaubetrieb nicht gefährdet werden dürfen, so ist auch in Ansehung der gesetzlichen Entschädigungspflicht des Bergwerksbesitzers (§ 148 des Allgemeinen Berggesetzes) die Stellung des Letzteren gegenüber den öffentlichen Verkehrsanstalten wesentlich verschieden von seiner Stellung zum Grundeigenthum überhaupt. Während nämlich bei der Kollision des Bergwerkseigenthums mit dem Grundeigenthum sich das erstere als das stärkere erweist, dergestalt, dass der Bergwerksbesitzer bei Ausübung seines Rechts keine Rücksicht auf eine mögliche Beschädigung des Grundeigenthums durch den unterirdischen Betrieb zu nehmen und nur die Verpflichtung zur Entschädigung hat, der Grundeigenthümer also auf eine Schonung seiner Anlagen nicht rechnen darf und demgemäss fahrlässig handelt, wenn er bei Errichtung von Gebäuden und anderer Anlagen, die denselben durch den Bergbau, wenn auch erst in Zukunft, drohende Gefahr ausser Acht lässt, (vergl. die Entsch. des R.G. in Brassert's Zeitschrift Bd. 30 S. 101), so dreht sich bezüglich der öffentlichen Verkehrsanstalten das Verhältniss um; nicht diese haben den Bergbau, sondern dieser jenen zu weichen. Von diesem Gesichtspunkt erweist sich jede Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt durch den nach deren Genehmigung und Errichtung fortgesetzten Bergbau, auch wenn ein Verschulden des Bergbautreibenden nicht vorliegt, als eine, in letzterem Fall wenigstens objektive Rechtsüberschreitung, durch welche die allgemeine Entschädigungspflicht des Bergwerksbesitzers für Beschädigung des Grundeigenthums (§ 148) dergestalt modifizirt wird, dass für die Annahme eines konkurrirenden Versehens des Beschädigten im Sinne des § 150 a. a. O. kein Raum bleibt. Denn der das Bergbaurecht beschränkende gesetzliche Schutz der öffentlichen Verkehrsanstalten deckt die letzteren, sowie sie errichtet worden sind, schlechthin gegen den künftigen Bergbau und die hypothetische Erkennbarkeit der Gefahr zur Zeit der Errichtung liegt sonach ausserhalb der zwischen dem Schaden und dem nach Errichtung der Anlage fortgesetzten Bergbau bestehenden Kausalität. Der nach Ausführung einer unter § 153 a. a. O. fallenden Eisenbahn unter derselben betriebene Bergbau geschieht in Folge des der öffentlichen Anlage gebührenden Schutzes lediglich auf die Gefahr des Bergbautreibenden. In diesem Sinne hat der B.R. Recht, wenn er im Fall der Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt den § 150 des Allgemeinen Berggesetzes für grundsätzlich ausgeschlossen erachtet, und ebenso unbedenklich ist die Anwendung dieses Satzes auf den Streitfall, da als Schadensursache der nach Ausführung der klägerischen Eisenbahn betriebene Bergbau festgestellt, und demgemäss

auch der aus § 150 a. a. O. erhobene Einwand auf die Erkennbarkeit der der Eisenbahnanlage durch den fortschreitenden Bergbau drohenden Gefahr gestützt worden ist.

Nr. 75. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 12. November 1891.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.Verw. 1892. Nr. 18. S. 196.]

§ 1 Haftpfl.Ges. Herabstürzen von einem von Pferden gezogenen Wagen durch Scheuen derselben in Folge Herannahens eines Zuges ist ein Unfall beim Eisenbahnbetriebe.

Das Oberlandesgericht ist auf Grund der stattgehabten Beweisaufnahme zu der Ueberzeugung gelangt, „dass Kläger (zur Zeit des Unfalles) weder geschlafen hat, noch betrunken war, dass er vielmehr vom Wagen herabgefallen ist, weil das Pferd in Folge Herannahens des Eisenbahnzuges unruhig wurde und dadurch der Wagen, als Kläger sich aufrichtete, um nach dem Grunde zu sehen und um eventuell herabzusteigen, in eine unregelmässige Bewegung gerieth“.

Dass diese Feststellung gegen das Prozessgesetz verstosse, ist nicht begründet.

Erscheint somit die Feststellung der Vorinstanz unanfechtbar, so lässt sich auch die Anwendung des § 1 Haftpflichtgesetzes nicht beanstanden, da ein ursächlicher Zusammenhang des Unfalls mit dem Eisenbahnbetriebe, und zwar gerade mit den diesem Betriebe eigenthümlichen Gefahren, ohne Rechtsirrthum angenommen werden durfte, wenn das Pferd des Klägers in Folge des Herannahens des Eisenbahnzuges auf der Chaussee unruhig geworden und dadurch die unregelmässige Bewegung des Wages und das Herabfallen des Klägers herbeigeführt ist.

Nr. 76. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 12. November 1891.

Beamtenqualität nach dem Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873. — Der § 10 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes vom 15. März 1886 schliesst die Inanspruchnahme sowohl einer Privateisenbahn, wie einer Reichs- oder Staatseisenbahn Seitens des verletzten Beamten auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 nicht unbedingt aus.

Wie das B.G. in rechtlich unbedenklicher Weise feststellt, ist der Kl. als „ständiger Posthülfsbote“ gegen ein festes Tagegeld, welches ihm auch für die Zeit seiner Krankheit gewährt wurde, angenommen, mit dem Dienst-

eide belegt und in den letzten vier Jahren vor dem Unfalle ununterbrochen als Begleiter der den Eisenbahnzügen beigegebenen Postwagen verwendet, auch von seiner vorgesetzten Behörde fortdauernd, insbesondere auch hinsichtlich der zu stellenden Kaution und des Beitritts zur Postkleiderkasse, als Beamter behandelt worden. Danach stand der Kl. zu der Reichs-Postverwaltung nicht bloss in einem privatrechtlichen Vertragsverhältniss, vielmehr war er von der zuständigen Behörde zu einer dauernden Thätigkeit im Dienste und für Zwecke des Reiches unter öffentlicher Autorität und mit öffentlicher Vollmacht berufen, also als Beamter angestellt. Ob das ihm ertheilte Dienstbuch als Anstellungsurkunde im Sinne des § 4 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873 anzusehen sein möchte, bedarf keiner weiteren Prüfung, da die Beamteneigenschaft auch ohne die Zufertigung einer Anstellungsurkunde erworben werden kann. (Vergl. § 4 Ab. 2, §§ 45 ff. des Reichsbeamtengesetzes und Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 6 S. 107, 108.)

Das R.-Ges. vom 15. März 1886 bezieht sich, wie aus dem Wortlaute der §§ 1 und 3 klar zu ersehen und überdies in den Motiven zum Entwurfe (Stenographische Berichte des Reichstages, 6. Legislaturperiode, II. Session 1885/86 Bd. 4 S. 53, 54) ausdrücklich hervorgehoben ist, nicht bloss auf die in § 4 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 erwähnten Beamten „mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung“, sondern ebensowohl auf diätarisch und komissarisch beschäftigte Beamte, namentlich auch auf solche, welche unter dem ausdrücklichen Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellt sind. (Vergl. §§ 2, 32, 37 des Reichsbeamtengesetzes sowie auch den Bericht der Reichstagskommission in den Stenographischen Berichten a. a. O. S. 448 bis 454.) Damit stimmt, was die Beamteneigenschaft der „ständigen Posthülfsboten“ und speziell des Kl. anlangt, die Auffassung der vorgesetzten Dienstbehörden nach den in der Berufungsinstanz vorgetragenen Schreiben überein, und es kann deshalb unerörtert bleiben, ob der Kl. nicht selbst dann unter das Reichsfürsorgegesetz fallen könnte, wenn er nur die Stellung eines nicht ständigen (d. i. nicht vollbeschäftigten) Posthülfsboten bekleidet hätte. (Vergl. die von den Regierungsvertretern in der Reichstagskommission überreichte Zusammenstellung zu III B 1, Stenographische Berichte a. a. O. S. 454, 470 und Entscheidungen des Preussischen Ober-Verwaltungsgerichts Bd. 16 S. 139 ff.) Als rechtsirrthümlich erweist sich dagegen, wie die Revision weiterhin mit Recht rügt, die Annahme, dass dem Kl., als einem unter das Reichsfürsorgegesetz fallenden Beamten, jedes Klagerecht mit dem Haftpflichtgesetz gegenüber dem Preussischen Eisenbahnfiskus versagt sei. Durch den Abs. 1 des § 10 des Reichsfürsorgegesetzes ist zunächst ausser Zweifel gestellt, dass der § 1 des Haftpflichtgesetzes seine Geltung

auch für diejenigen Eisenbahnunfälle behält, von welchen die unter das Fürsorgegesetz fallenden Personen betroffen werden. Nur in zwei Richtungen sind wegen der Haftpflicht für solche Unfälle Aenderungen vorgenommen, indem nach Abs. 1 die den gedachten Personen oder ihren Hinterbliebenen gegen Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche „auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift (§§ 1 und 2) Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 „(R.-Ges.-Bl. S. 318)“ übergehen, und indem ferner nach Abs. 2 weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge“ dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zustehen. Aus keiner dieser beiden Aenderungen lässt sich nun der von der Vorinstanz aufgestellte Satz herleiten, dass durch den § 10 jede Inanspruchnahme einer Staatseisenbahn seitens des Verletzten ausgeschlossen sei. Schon die Fassung des Abs. 2, verglichen mit der Ausdrucksweise des § 8, scheint deutlich dafür zu sprechen, dass das Gesetz, indem es dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen „weitergehende Ansprüche“ als auf die bezeichneten Bezüge versagt, eine Inanspruchnahme des Reiches oder der Bundesstaaten an sich nicht hat ausschliessen wollen. Ebensowenig aber steht der Wortlaut des Abs. 1 der Ansicht des Vorderrichters zur Seite. Davon, dass die Ansprüche des Verletzten schon mit dem Zeitpunkte ihrer Entstehung auf die Betriebsverwaltung, in deren Dienste der Verletzte dienstunfähig geworden ist, übergehen, ist nicht die Rede, vielmehr soll der Uebergang erfolgen auf die Betriebsverwaltung, welche auf Grund eines R.-Ges. Pensionen etc. „zu zahlen hat“, und zwar in Höhe der danach zu zahlenden Beträge. Stimmt auch die Ausdrucksweise des Abs. 1 des § 10 des Fürsorgegesetzes mit der des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes nicht wörtlich überein, so liegt doch beiden Vorschriften, ebenso wie dem wiederum anders gefassten Abs. 3 des § 10, derselbe Gedanke zu Grunde, der Gedanke nämlich, dass der Entschädigungsberechtigte die ihm zukommende Entschädigung nur einmal erhalten soll und deshalb das ihm bereits auf Grund der Fürsorge- oder Unfallversicherungsgesetze Gewährte nicht noch einmal von dem aus anderen Gesetzen haftenden Dritten verlangen darf. Was in dieser Beziehung von dem R.G. in dem Urtheile vom 26. November 1889 (Entsch. in Civilsachen Bd. 24 S. 126) über die Bedeutung des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes ausgeführt ist, gilt im Wesentlichen auch für die Auslegung des hier massgebenden § 10 des Fürsorgegesetzes. Wenn das letztere Gesetz die auf Grund seines § 1 zu gewährenden Bezüge als „Pension“ bezeichnet

und dem entsprechend gemäss § 7 ihre Einklagung im ordentlichen Rechtswege mit den in den §§ 149 ff. des Reichsbeamtengesetzes vorgesehenen Massgaben zulässt, so ist daraus nicht zu folgern, dass in Höhe jener Bezüge eine Klage des Verletzten gegen dritte Personen, welche aus anderen Gesetzen haften, und insbesondere gegen den nach § 1 des Haftpflichtgesetzes haftbaren Eisenbahn-Betriebsunternehmers unstatthaft sein soll. Soweit es sich hierbei um eine Privatbahn handelt, ist in dem Umfange der Haftung des Unternehmers durch das Fürsorgegesetz nichts geändert und gewiss kein Grund ersichtlich, das Klagerecht des Verletzten hier anders zu beurtheilen, als im Falle des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes. Gegenüber dem Reiche und den Bundesstaaten beschränkt sich nun allerdings der Haftpflichtanspruch der unter das Fürsorgegesetz fallenden Personen auf die in den §§ 1 und 2 dieses Gesetzes bezeichneten Bezüge; indessen dass der so beschränkte Anspruch von dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen in keinem Falle gegen das Reich oder die Bundesstaaten geltend zu machen wäre, ist aus dem Gesetze nicht zu entnehmen. Erst dann, wenn nach Massgabe der §§ 6 und 7 festgestellt ist, dass und in welchem Umfange die Betriebsverwaltung Pensionen etc. an den Verletzten „zu zahlen hat“, können dessen Ansprüche an den Eisenbahnunternehmer auf die zur Zahlung verpflichtete Betriebsverwaltung in Höhe der zu zahlenden Bezüge übergehen. Dagegen muss solcher Uebergang ausgeschlossen erscheinen, so lange die Verpflichtung der Betriebsverwaltung noch nicht feststeht, eben sowie er dann nicht möglich wäre, wenn der Verletzte zufolge einer Verurtheilung im Disziplinarverfahren gemäss § 5 des Fürsorgegesetzes einen Anspruch gegen die Betriebsverwaltung nicht erheben darf, oder wenn er der Letzteren gegenüber aus anderen Gründen mit seinem Anspruche abgewiesen ist. Soweit aber ein Uebergang der Ansprüche aus § 1 des Haftpflichtgesetzes auf die Betriebsverwaltung noch nicht stattgefunden hat, ist der Verletzte durch keine Gesetzesvorschrift behindert, diese Ansprüche innerhalb der durch den Abs. 2 des §. 10 des Fürsorgegesetzes gezogenen Schranken gegen den Eisenbahnunternehmer im Wege der Klage zu verfolgen, und schon mit Rücksicht auf die kurze Verjährung des § 8 des Haftpflichtgesetzes wird er auf rechtzeitige Erhebung der Klage bedacht sein müssen. Mit Unrecht beruft sich der Vorderrichter für seine abweichende Auslegung des Fürsorgegesetzes auf Aeusserungen der Motive, welche schon an sich nur insoweit eine Beachtung beanspruchen könnten, als sie in dem Gesetze selbst einen Ausdruck gefunden haben. In den Motiven zu den §§ 7—9 des Entwurfes (jetzt §§ 8—10) ist hervorgehoben, dass der § 9 dem § 98 des Unfallversicherungsgesetzes entspricht, und dass seine Fassung dazu bestimmt ist, etwaigen Zweifeln über die Haftpflicht der Eisenbahnen,

welche sich „bei einer wörtlichen Hinübernahme des § 98 etwa ergeben könnten“, vorzubeugen. An die Bemerkung, dass dritte Personen nach Massgabe der bisherigen gesetzlichen Bestimmungen regresspflichtig bleiben, wird sodann der Satz geknüpft: „jedoch tritt die entschädigende Verwaltung in die Forderung des Verletzten und seiner Hinterbliebenen, soweit diese auf Grund des vorliegenden Entwurfs Entschädigung erhalten, kraft Gesetzes ein.“ Endlich ist zur Motivirung des Absatzes 2 gesagt, es sei nicht rathsam, einem Reichsbeamten, welcher auf Grund des vorliegenden Entwurfs „entschädigt wird,“ gegen das Reich „weitergehende Ansprüche“ aus § 1 des Haftpflichtgesetzes zuzugestehen, falls der Unfall bei dem Betriebe einer Reichseisenbahn, in deren Dienst der Verletzte nicht gestanden hat, sich ereignete, und ähnlich gestalte sich das Verhältniss zu den einzelnen Bundesstaaten. „Hat das Reich,“ heisst es dann wörtlich, „einen Verletzten oder dessen Hinterbliebene auf Grund der Bestimmungen des Entwurfs ausreichend entschädigt, so sprechen die gleichen Erwägungen dafür, einem solchen Verletzten und dessen Hinterbliebenen auch gegen einen Bundesstaat, auf dessen Eisenbahn der Unfall sich zugetragen hat, weitergehende Ansprüche aus § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht zuzugestehen.“ (Vergl. die Stenographischen Berichte a. a. O. Bd. 4 S. 55.) Dass diese Aeusserungen der Motive mehr gegen, als für die Auffassung der Vorinstanz sprechen, bedarf keiner weiteren Ausführung. (Vergl. auch Landmann, Unfallversicherungsgesetz S. 324, 325.) Schliesslich steht der Ansicht des Vorderrichters auch der Umstand nicht zur Seite, dass es sich vorliegend um eine Körperverletzung handelt, welche der Kl. als im Dienst befindlicher Postbeamter bei dem Betriebe einer Eisenbahn erlitten hat, und auf welche deshalb gemäss § 10 Abs. 1 des Fürsorgegesetzes der Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (R.-Ges.-Bl. S. 318) Anwendung findet. Ueber die Klagerechte des Verletzten trifft dieser Artikel keine Bestimmung, er regelt vielmehr nur das Verhältniss zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahnverwaltungen. Das B.G. glaubt allerdings, dem Art. 8 a. a. O. die Bedeutung beilegen zu dürfen, dass „in letzter Linie die dem Postbeamten vorgesetzte Postbehörde stets die Entschädigung zu leisten hat.“ Ob es, wenn dies richtig wäre, sich rechtfertigen würde, den Verletzten die Klage gegen den Eisenbahnbetriebsunternehmer zu versagen, kann dahingestellt bleiben. Denn die Ersatzpflicht der Postverwaltung tritt keineswegs stets und unbedingt, vielmehr nach dem Schlusssatze des Art. 8 nur insofern ein, als „nicht der Tod oder die Körperverletzung durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebsunternehmers oder einer der im Eisenbahnbetrieb verwendeten Personen herbeigeführt worden ist.“ Die Möglichkeit aber, dass ein solches Verschulden hier vorliegt und dass demzufolge dem Bekl.

ein Ersatzanspruch wegen des dem Kl. zu Leistenden an die Postverwaltung überhaupt nicht zustehen möchte, kann nach dem Thatbestande der Vorentscheidung als ausgeschlossen nicht angesehen werden, wie denn der Bekl. andererseits auch gar nicht behauptet hat, dass die Verpflichtung zur Gewährung der dem § 1 des Reichsfürsorgegesetzes entsprechende Bezüge von der Postverwaltung anerkannt oder gegen die Letztere festgestellt sei.

Nr. 77. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 13. November 1891.

Reichsstempelgesetz vom 1. Juli 1881 Tarif-Nr. 4a. Der Begriff der Lieferung einer Menge wird dadurch nicht alterirt, dass die Lieferungsgegenstände nach bestimmten Angaben oder Zeichnungen herzustellen sind, wenn die Herstellbarkeit gleich lieferbarer und gleichwerthiger Stücke feststeht.

In der Praxis des R.G. ist der hier in Frage kommende Begriff der „Menge“ selbstständig festgestellt; insbesondere hat das R.G. sich nicht an den Begriff der Vertretbarkeit gebunden, wie solcher anderen reichsgerichtlichen Normen zu Grunde liegen mag. Die Industrie liefert Erzeugnisse, von denen bei vorschriftsmässiger Herstellung das eine Stück dem anderen gleichwerthig und ebenso vertragsmässig ist. Die Herstellbarkeit gleich lieferbarer Stücke lässt die Lieferung, über welche kontrahirt wird, als Menge erscheinen. Es kommt nichts darauf an, ob die Lieferungsgegenstände nach bestimmten Angaben oder Zeichnungen herzustellen sind; ebensowenig ist in Ansehung der Stückzahl eine Grenze zu ziehen, von welcher der Begriff der Menge begänne, vergl. Urtheil dieses Senats i. S. Fiskus wider Phönix, Rep. 77/89 und die aus Bolze, Praxis des R.G. Bd. 7 Nr. 781 zu ersehenden Entscheidungen. Eine grundsätzlich abweichende Entscheidung ist auch nicht dem Urtheile dieses Senats vom 5. April 1889 i. S. Fiskus wider Union, Rep. 26/89, bei Bolze a. a. O. Bd. 7 S. 782, zu entnehmen. Dieses Urtheil betrifft einen Fall, in welchem Weichen nach beigefügten Zeichnungen in verwickelter Konstruktion, angepasst an örtliche Verhältnisse, zu liefern waren. Die Revision des Steuerpflichtigen ist in diesem Fall mit Rücksicht auf die thatsächliche Natur der Feststellung des B.R., dass die in Frage kommende besondere technische Leistung nicht die Lieferung einer Menge darstelle, zurückgewiesen.

Nr. 78. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 17. November 1891.

[Oest. Eisenb. Verw. Bl. V. Nr. 11. S. 165.]

Die Bestimmung des § 64 des Betriebs-Reglements, dass die Eisenbahn für jenen Schaden nicht haftet, welcher durch den äusserlich nicht erkennbaren Mangel der Verpackung entstanden ist, setzt den Umstand als Bedingung voraus, dass die Verpackung ursprünglich mangelhaft war, und dass dies durch den Vermerk des Aufgebers am Frachtbriefe dargethan wird. — Der Frachtführer wird von der Entschädigungspflicht dadurch nicht befreit, dass die Leckage eines Fasses mit Oel in Folge der grossen Hitze eingetreten ist, denn er hätte die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes in der Weise anwenden müssen, dass die Dauben des Oelfasses gegen die Einwirkungen der grossen Hitze bewahrt werden. — Die Bestimmung des § 425, Punkt 4 des ung. H.G. (entspricht dem Art. 424, Punkt 4 des Allg. d. H.G.B.) ist nur bei solchen Waaren anwendbar, bei welchen die aussergewöhnliche Leckage u. s. w. durch deren eigenthümliche Beschaffenheit verursacht wurde. — Wenn weder Unachtsamkeit, noch böse Absicht obwaltet, ist die Eisenbahn in Ermangelung einer gegentheiligen Uebereinkunft nur den hierfür im B.R. normirten gemeinen Handelswerth zu vergüten schuldig.

Die Direktion der Kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde bei einem Budapester Bezirksgerichte auf die Entschädigung für eine während des Transportes ausgeronnene Menge Oels nach dessen Facturapreise eingeklagt. Diese Klage wurde mit Beziehung auf § 425 H.G. und auf den damit übereinstimmenden § 64 des B.R. deshalb abgewiesen, weil die Eisenbahn für die dort bezeichneten Waaren keine Haftung übernimmt, nachdem der Kläger selbst nicht behauptet, dass an dem Fasse Spuren einer äusserlichen Gewalt wahrnehmbar waren, und weil nach dem Konstatirungs-Protokoll das Oel in Folge der grossen Hitze resp. der Lockerung der Dauben des Fasses, aus demselben geronnen ist; es konnte daher gemäss § 398 des ungar. H.G. (entspricht dem Art. 395 des allgem. d. H.G.B.) die Haftung der Eisenbahn nicht Platz greifen.

Die Kgl. Tafel in Budapest änderte dieses Urtheil vom 15. September 1890, Z. 894, dahin ab, dass dem Kläger der im § 68 des B.R. normirte gemeine Handelswerth von 60 kr. pro Kilogramm gebührt.

In der Motivirung wird ausgeführt, dass die Berufung der Geklagten auf § 64 des Betriebs-Reglements sie von ihrer Haftung deshalb nicht befreie, weil es keinem Zweifel unterliegen kann, dass die darin enthaltene Bestimmung resp. Befreiung von dem Umstande bedingt ist, dass die Ver-

packung schon vor der Aufgabe mangelhaft war und dies durch die Anerkennung Seitens des Aufgebers am Frachtbriefe erwiesen sei. Nachdem ein solcher Mangel von der geklagten Eisenbahn nicht behauptet und auf dem Frachtbriefe nicht ersichtlich gemacht wurde, ja sie selbst behauptet, dass die grosse Hitze die Ursache der Leckage des Oeles gewesen ist, so kann nicht der zitirte Paragraph des B.R., sondern § 398 des H.G. (§ 395 a.d.H.G.B.) im vorliegenden Falle zur Anwendung gelangen. Dieser gesetzlichen Bestimmung gemäss musste die Haftung der geklagten Bahn ausgesprochen werden, weil sie selbst nicht behauptet, dass einer oder der andere der in diesem Paragraphen vorgesehenen Befreiungsfälle in der gegenwärtigen Streitsache obwaltet. Die von ihr angeführte Ursache der grossen Hitze würde sie ebenfalls belasten, weil die Geklagte mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes in der Weise hätte vorgehen sollen, dass die Dauben des Oelfasses vor der Lockerung bewahrt werden. Der Punkt 4 des § 425 kann hier umsoweniger in Anwendung kommen, als die geklagte Bahn selbst nicht behauptet, dass die Leckage in Folge der aussergewöhnlichen Beschaffenheit des Oeles entstanden sei.

Die Kgl. Kurie hat dieses zweitinstanzliche Urtheil aus dessen Motiven mit Entscheidung vom 27. November 1891, Z. 1666, bestätigt.

Die Kurie hält an der, auch in früheren Streitfällen ausgesprochenen Ansicht fest, dass auf die im § 398 H.G. begründete Entschädigungspflicht der Umstand gar keinen Einfluss übe, dass wegen der während des Transportes unvermeidlichen Erschütterung die Reifen eines Fasses sich sehr leicht ausweiten, auf welchen leicht erkennbaren Mangel Acht zu geben und den dadurch leicht entstehenden Schaden zu verhindern, jedoch eine Aufgabe des Frachtführers bildet.

Ein Mangel der Verpackung kann denselben nur dann von der Entschädigungspflicht befreien, wenn ein solcher durch die Erklärung des Aufgebers am Frachtbriefe erwiesen ist.

Nr. 79. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 17. November 1891.

[Jur. Wochenschr. 1891. Nr. 65/66. S. 583. Ziff. 23.]

Rechtsungültigkeit eines auf die Täuschung der Eisenbahnverwaltung gerichteten Vertrages der Mitbewerber um eine Lieferung.

Das B.G. hat als erwiesen erachtet, die Parteien hätten bei Abschluss des in Frage stehenden Vertrages die Absicht gehabt, die Eisenbahnverwaltung über die wirkliche Sachlage zu täuschen, insbesondere den Eindruck zu erwecken, H. sei ein wirklicher, den übrigen Vertragschliessenden gegenüberstehender Mitbewerber, der reichsländische Holz-

handel sei aber so mit Aufträgen gesättigt, dass er der Submission keine Beachtung schenken könne. Auf Grund dieser Thatsachen wurde angenommen, die Parteien hätten einen betrüglichen Zweck verfolgt, nämlich die Eisenbahnverwaltung durch Anwendung unlauterer, auf deren Täuschung berechneter Mittel zu einem Zuschlag bestimmen wollen, auf welchen sonst nicht habe gerechnet werden können, ein derartiger Vertrag widerstreite aber den guten Sitten und sei deshalb als ungültig anzusehen. In diesen Ausführungen ist ein Rechtsirrthum nicht zu finden. Bei der gegebenen Sachlage handelte es sich nicht bloss darum, dass, wie an einer Stelle der Entscheidungsgründe gesagt wird, der „Beweggrund der Vertragschliessenden bei Abschluss des Vertrages“ den guten Sitten widerstreite. Vielmehr haben sich diese in dem Vertrage gegenseitig verpflichtet, bei der rechtswidrigen Täuschung der Eisenbahnverwaltung mitzuwirken und war gerade die auf den unerlaubten Zweck gerichtete Verpflichtung jedes einzelnen Vertragschliessenden der Verpflichtungsgrund für die übrigen Betheiligten. Den übernommenen Verpflichtungen fehlte es sonach an einem erlaubten Verpflichtungsgrund und war deshalb die Anwendung der Art. 1131 und 1132 des B.G.B. gerechtfertigt.

Nr. 80. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 17. November 1891.

Gegen eine Inanspruchnahme auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 kann sich der Eisenbahnunternehmer, sofern der Unfall durch das Fehlen von Schranken an der Kreuzung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung mit einem Wege verursacht ist, nicht schon durch die Berufung darauf schützen, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörde die Anbringung von Schranken nicht angeordnet habe.

Am 7. Oktober 1888 wurde der Ehemann der Klägerin an der Kreuzung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung und eines Weges von einem Eisenbahnzuge überfahren und derart verletzt, dass er in Folge des Unfalls verstarb. Der auf das Haftpflichtgesetz gegründete Anspruch der Klägerin auf Ersatz des ihr hierdurch erwachsenen Schadens war von den Vorinstanzen abgewiesen worden. Das Reichsgericht hob das Berufungsurtheil wegen Verletzung des § 1 des Haftpflichtgesetzes auf.

Aus den Gründen.

Zur Beseitigung des vom Beklagten erhobenen Einwandes, dass der Unfall auf dem eigenen Verschulden des Verunglückten beruhe, ist gegnerischerseits ein konkurrirendes Verschulden des Beklagten behauptet worden, welches einmal in dem Unterlassen rechtzeitigen Läutens mit der Glocke, ausserdem aber in dem Nichtanbringen einer Barriere gefunden

wird. Während nun bezüglich des ersten Punktes das Berufungsgericht die Replik der Klägerin in unangreifbarer Weise durch die Erwägung erledigt, dass diese Unterlassung keinesfalls die Ursache des Unfalls gewesen sei, da nicht anzunehmen, dass S., der vor dem Zuge selbst nicht zurückschreckte, vor dem Achtungssignal zurückgeschreckt sein würde, nimmt es bezüglich des zweiten Punktes an, es könne aus dem Nichtvorhandensein einer Schutzwehr „ein die Verwaltung verantwortlich machendes Verschulden nicht hergeleitet werden“, weil nach § 7 der Bahnordnung für die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung darüber, ob und an welchen Stellen die Schutzwehren anzubringen, lediglich die Aufsichtsbehörde zu bestimmen habe, und Klägerin nicht behaupte, dass eine solche Bestimmung für die fragliche Stelle ergangen sei. Das Oberlandesgericht unterlässt hiernach eine Prüfung der Frage, ob an jener Stelle eine Schutzwehr erforderlich war, lediglich aus dem Grunde, weil die Betriebsverwaltung durch die Bahnordnung an die Bestimmung der Aufsichtsbehörde gebunden sei, durch eine Nachlässigkeit der letzteren aber die Verantwortlichkeit des Staats nicht begründet werde. Es kann nun dahingestellt bleiben, ob der gedachte § 7 den Unternehmer einer Eisenbahn von jeder selbstständigen Prüfung der Erforderlickeit von Schutzwehren entbindet, ebenso, ob die Gerichte zur Aburtheilung eines Rechtsstreites berufen sein würden, in welchem Klage auf die Verantwortlichkeit des Staats wegen mangelhafter Bethätigung der Pflichten der Aufsichtsbehörden gegründet wäre, jedenfalls gründet die gegenwärtige Klage die Verantwortlichkeit des Staats überhaupt nicht auf ein Verschulden seiner Beamten, sondern unmittelbar auf das Gesetz selbst, nach welchem vielmehr der Betriebsunternehmer sich nur dadurch von der Haftung befreien kann, dass er den Beweis führt, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten verursacht ist.

Das Verschulden eines Dritten hat diese befreiende Wirkung nicht, vielmehr kann umgekehrt das nachgewiesene Verschulden des Verunglückten, wie durch die konkurrirende Schuld des Unternehmers selbst, so auch durch die konkurrirende Schuld eines Dritten, also auch der Aufsichtsbehörde aufgewogen werden, wenn die Umstände so liegen, dass nicht das Verschulden des Verletzten, sondern das des Anderen als die vorwiegende Ursache des Unfalls erscheint. Hiernach musste das Gericht die behauptete Nachlässigkeit der Aufsichtsbehörde einer Prüfung zu dem Zwecke unterwerfen, um zu erkennen, ob, falls dieselbe bestand, d. h. falls nach Lage der Oertlichkeit an der fraglichen Stelle die Anbringung einer Schutzwehr zur Verhütung von Zusammenstössen erforderlich war, das Verschulden des Verunglückten überhaupt noch bestehe oder noch als die wesentliche Ursache des Unfalls angesehen werden könne.

Nr. 81. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 19. November 1891.

[Oest. Eis. Ver. Bl. V. Nr. 33. S. 533. — Röll, Eisenbahnr. Entsch. Jahrg. 1891. Nr. 18. S. 73.]

Der mit der Leitung der Geschäfte eines zum Zwecke der Vorarbeiten für einen Bahnbau gebildeten Konsortiums Betraute ist deshalb nicht berechtigt, Verträge, welche vom Konsortium geschlossen sind, ohne Zustimmung desselben aufzulösen. Ein derartiges Vorgehen erscheint als Geschäftsführung ohne Auftrag.

Im Jahre 1886 hatte sich zum Zwecke der Erbauung einer Eisenbahn von . . . . bis . . . . ein Konsortium gebildet, welches aus zwei gesonderten Komitees bestand: das eine aus Insassen des Ortes X., das andere aus Insassen von Y. An der Spitze der ganzen Unternehmung stand die Firma A. in X. Diese Firma belangte nun die Firmen B., C. und D. in Y. als Repräsentanten des Komitees von Y. auf Zahlung der auf dasselbe entfallenden Hälfte der an den Ingenieur E. beglichenen Abfindungskosten per 805 fl. für die begonnene Ausarbeitung des Detailprojektes.

Das k. k. Bezirksgericht Karbitz wies mit Urtheil vom 10. Juni 1891, Z. 5114, das Klagebegehren ab mit folgender Begründung:

A. stützt seinen Anspruch auf diesen Ersatzbetrag auf die angeblich getroffene Vereinbarung, dass alle im Interesse des Bahnprojektes auflaufenden Kosten je zur Hälfte von den beiden Komitees zu leisten sind. — Des Näheren führt der Kläger aus, es sei schon in der am 2. April 1886 abgehaltenen Versammlung gleich von vorneherein vereinbart worden, dass die gesammten Kosten der Unternehmung je zur Hälfte von den beiden Konsortien zu tragen sind, auf eine Offerte des Ingenieurs E. sei schon am 3. April 1887 in einer vollzähligen Komiteesitzung beschlossen worden, die Führung der technischen Angelegenheiten diesem Ingenieur zu überlassen, derselbe sei sohin persönlich in X. erschienen. In einer weiteren Sitzung am 30. April 1887 sei vereinbart worden, diesem Ingenieur gegen ziffermässig festgesetztes Honorar die Ausarbeitung der 8 km langen Theilstrecke . . . . . zu übertragen. E. habe sohin schon vor der Trassenrevision mit der Ausarbeitung des Detailprojektes begonnen, womit die Komiteemitglieder von Y. vollständig einverstanden waren. Gleichwohl kam die Ausarbeitung des Detailprojektes nicht zustande, und zwar aus folgenden Gründen: Es hatten die Komiteemitglieder von Y. eine Variante der ursprünglich beschlossenen Trasse verlangt; hiermit waren die Mitglieder von X. nicht einverstanden. Die Mitglieder des Komitees von Y. gaben nicht nach, worauf A. aus dem Komitee austrat. Sohin erfolgte seinerseits die Entlassung des E. und die Begleichung seiner

Ansprüche. A. behauptet also selbst, dass von dem gesammten Komitee die Ausarbeitung eines Detailprojektes beschlossen wurde. — Seine Pflicht war es, die Durchführung dieses Beschlusses zu überwachen, keineswegs war er aber berechtigt, plötzlich von dem Unternehmen zurückzutreten, noch weniger ohne Einholung der Einwilligung des gesammten Komitees den Ingenieur zu entlassen und seine Ansprüche zu begleichen. Dazu kommt, dass das Komitee in Y. keinen gegründeten Anlass zum Rücktritte des A. gab, und der Kläger hat durch seinen unzeitigen Rücktritt verschuldet, dass die vom Ingenieur E. unternommenen weiteren Schritte werthlos, die an ihn gezahlten Kosten nutzlos sind. Wenn also auch die Geklagten verpflichtet waren, die Hälfte der Kosten der beschlossenen Detailarbeiten zu tragen, so können sie doch nicht verhalten werden, die Hälfte jener Kosten zu tragen, welche durch die von ihnen ganz unverschuldet und gegen ihren Willen herbeigeführte Vereitlung des beschlossenen Planes Seitens des A. verursacht wurden. Auch die Ansicht des Klägers, es gebühre ihm als Geschäftsführer ohne Auftrag der angesprochene Ersatz, ist hinfällig. Denn die Thätigkeit des Ingenieurs, für welchen A. 805 fl. ausgelegt hat, ist eigentlich gleich Null; der grösste Theil des gezahlten Geldes sind nur Reisespesen und Abfindungsbeträge für dem Ingenieur anderweitig entgangene Arbeiten; überdies wird von E. als Zeugen selbst zugegeben, dass das Detailprojekt überhaupt nicht in Angriff genommen wurde. Es kann daher von einem Vortheil der Geklagten nicht gesprochen werden. Hätte A. nicht eigenmächtig den Ingenieur entlassen, sondern gemäss § 1036 a. b. G.B. seinen Entschluss, aus dem Konsortium auszutreten, einer zu diesem Behufe einzuberufenden Vollversammlung vorgelegt und hierbei die Entlassung und Abfindung des E. vorgebracht, so wäre den Mitgliedern von Y. die Möglichkeit geboten gewesen, den E. für ihre Pläne zu engagiren, in welchem Falle auch die vorbereitenden Schritte des E. nicht nutzlos aufgewendet gewesen wären. Es ist daher der überwiegende Vortheil keineswegs klar, und sind die Geklagten gemäss § 1038 a. b. G.B. zu keinem Ersatze verbunden.

Ueber Appellation des Klägers änderte das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Erkenntniss vom 26. August 1891, Z. 19643, das erstrichterliche Urtheil ab und erkannte der Klage gemäss mit folgender Begründung:

Es wurde durch die einvernommenen Zeugen erwiesen, dass die Vereinbarung getroffen worden war, dass die gesammten Kosten der Unternehmung je zur Hälfte von den beiden Komitees zu tragen seien. Schon aus dem Zwecke, zu welchem die beiden Komitees zusammengetreten sind, ergiebt sich, dass unter diesen Kosten nicht nur die bis zur Abhaltung der Trassenrevisions-Kommission erwachsenen zu verstehen waren, sondern

dass diese Abmachung für alle weiteren Schritte des Konsortiums bindend war.

Es ist ferner festgestellt, dass die Ausarbeitung des Detailprojektes dem E. um den Pauschalbetrag von 2500 fl. vergeben wurde. Darnach stellt sich die Klage als gegründet dar. Es muss als erwiesen angenommen werden, dass die Geklagten auch für die Kosten der bereits vor der Trassenrevision begonnenen Vorarbeiten des Detailprojektes zu haften haben, und zur Hälfte des dem E. bezahlten Honorarabfindungsbetrages umsomehr verpflichtet sind, als nicht einzusehen ist, warum A. verpflichtet sein sollte, die bis zu seinem Austritte im Interesse der Unternehmung gemachten Arbeiten allein zu honoriren. Der Anspruch des E. steht mit dem Austritte des A. in keinem ursächlichen Zusammenhange; ebensowenig wurde der Plan des Konsortiums durch den Austritt des A. und durch die Entlassung des E. vereitelt, da die Geklagten auch nach dem Austritte des A. alle zur Fortführung des Projektes erforderlichen Schritte unternahmen. Es war im Gegentheil im Interesse der beiden Konsortien bei der zwischen denselben eingetretenen Divergenz betreffs der Variante geboten, um dem Konsortium jede unnütze Ausgabe zu ersparen, alle weiteren Arbeiten einzustellen, so dass die Entlassung des E. nur im Interesse des Konsortiums erfolgte. A. stand an der Spitze des ganzen Konsortiums, demnach war er gemäss der §§ 1190, 1017 a. b. G.B. berechtigt, die Rechnung des E. im Namen des Konsortiums zu begleichen, und ist daher gemäss § 1014 a. b. G.B. auch berechtigt, den Ersatz zu fordern, zumal die Geklagten die vom Kläger Namens des gesammten Konsortiums vorgenommenen Schritte stillschweigend ratihabirt haben (§ 1016 a. b. G.B.).

Ueber die Revisionsbeschwerde der Geklagten stellte der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 19. November 1891, Z. 12882, das erstrichterliche Urtheil wieder her.

Gründe:

A. macht selbst geltend, dass E. vom gesammten Konsortium aufgenommen und dass demselben von diesem die Ausarbeitung des Detailprojektes übertragen wurde. Darnach war zur Auflösung des Rechtsverhältnisses nur das gesammte Konsortium berechtigt, zumal die dem A. ertheilte Vollmacht zur Leitung der Geschäfte des Konsortiums nicht auf die Berechtigung zur einseitigen Auflösung von durch das Konsortium geschlossenen Verträgen ausgedehnt werden kann. Da auch eine nachträgliche Genehmigung der Auflösung des mit E. geschlossenen Vertrages nicht angenommen werden kann, so muss A. betreffs der Entlassung und Abfertigung des Ingenieurs E. als Geschäftsführer ohne Auftrag angesehen werden, und es würde ihm daher nach den §§ 1037 und 1038 a. b. G.B.

der Ersatz seiner Auslagen nur dann gebühren, wenn er das Geschäft zu der Anderen klaren und überwiegenden Vortheile geführt hätte. Davon kann hier aber keine Rede sein, denn dies würde vor Allem voraussetzen, dass mit dem Fallenlassen des Projektes auch das Konsortium Y. einverstanden war. Dies trifft nicht zu, vielmehr war das Konsortium Y. entschlossen, das Unternehmen fortzusetzen. Es erscheint daher die erstrichterliche Abweisung des Klagebegehrens gerechtfertigt.

Nr. 82. Revis.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 25. November 1891.

[Amtl. Nachr. d. R.V.A. (Inval.- u. Altersv.) II. Nr. 3. S. 15. Z. 98.]

Der Lauf der Rechtsmittelfristen auf dem Gebiete der Invaliditäts- und Altersversicherung.

In einer Revisionsentscheidung vom 25. November 1891 hat das Reichs-Versicherungsamt angenommen, dass für den Lauf der Rechtsmittelfristen auf dem Gebiet der Invaliditäts- und Altersversicherung dieselben Grundsätze Anwendung zu finden haben, nach denen in Unfallversicherungssachen gemäss dem Bescheide 277, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1887 S. 27, verfahren wird. Es beginnt also insbesondere der Lauf der Berufungsfrist mit der Zustellung des Bescheides, d. h. mit der durch den Postboten etc. bewirkten Uebergabe an den Empfangsberechtigten, und endigt mit dem Ablauf desjenigen Tages der vierten Woche, welcher durch seine Benennung dem Tage entspricht, an dem die Zustellung erfolgt ist.

Sodann unterliegt es auch keinem Bedenken, in dem auf Feststellung der Invaliditäts- und Altersrenten gerichteten Verfahren die Vorschrift des § 200 Absatz 2 der Civilprozessordnung dahin analog anzuwenden, dass, wenn das Ende der Frist auf einen Sonntag oder einen am Sitze des Gerichts als solchen anerkannten allgemeinen Feiertag fällt, dieselbe mit Ablauf des nächstfolgenden Werktages endet (zu vergleichen Rekursentscheidung 367, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1887 S. 166).

In dem in Rede stehenden Falle wurde nach Benehmen mit der zuständigen Verwaltungsbehörde festgestellt, dass der Frohnleichnamstag, an welchem die Berufungsfrist gemäss § 77 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes geendet haben würde, am Sitze des Schiedsgerichts — einem Orte mit überwiegend katholischer Bevölkerung — als ein „allgemeiner Feiertag“ zu erachten ist, indem er nach den dort geltenden Bestimmungen zu denjenigen Tagen gerechnet wird, an denen „alle gerichtlichen Handlungen, sie mögen sein wie sie wollen, vollkommen stille stehen sollen“. Die am Tage nach Frohnleichnam eingegangene Berufung wurde daher als noch rechtzeitig eingelegt angesehen.

Nr. 83. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 30. November 1891.

[Oest. Eisenb. Ver. Bl. V. Nr. 1. S. 2. — Röll, Eisenbahnr. Entsch. Jahrg. 1891. Nr. 19. S. 77.]

Ein Erlass, welcher den mit einem früheren Erlasse ausgesprochenen Baukonsens aufrecht erhält, stellt sich nicht als eine neue, selbstständig anfechtbare Entscheidung dar.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die sub präs. 4. April 1891, Z. 1259, eingebrachte Beschwerde der Stadtgemeinde Stryj gegen den Erlass der k. k. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen vom 4. Januar 1891, Z. 11253, betreffend den Bau eines Eiskellers auf der Bahnstation in Stryj, nach den §§ 14 und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne Fortsetzung des Verfahrens zurückgewiesen, weil bereits mit dem im Namen des k. k. Handelsministeriums ergangenen Erlasse der k. k. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen vom 29. November 1889, Z. 12165/II, der Baukonsens für einen freistehenden Eiskeller in der Station Stryj ertheilt und hiervon das Gemeindeamt in Stryj mit dem Erlasse der dortigen Bezirkshauptmannschaft vom 8. Januar 1890, Z. 24593, verständigt wurde, weil demnach der angefochtene, gleichfalls im Namen des k. k. Handelsministeriums ergangene Erlass der k. k. Generaldirektion vom 4. Januar 1891, Z. 11253, welcher den mit dem ersterwähnten Erlasse ertheilten Baukonsens aufrecht erhält, sich nicht als eine neue Entscheidung, sondern nur als eine Verweisung auf den Erlass vom 29. November 1889, Z. 12165/II, darstellt, und weil sonach nur dieser erstergangene Erlass angefochten werden könnte; insoferne aber dieser Erlass angefochten wird, erscheint die Beschwerde als verspätet, da dieselbe nach Verstreichung der im zitirten § 14 festgesetzten Frist eingebracht wurde.

Nr. 84. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 4. Dezember 1891.

[Oest. Eis. Ver. Bl. V. Nr. 42. S. 669. — Just. Min. Ver. Bl. Beil. Nr. 718.]

Es begründet nicht lediglich eine unter den Gesichtspunkt des § 320, lit. f St. G., fallende Schädigung des staatlichen Aufsichtsrechtes, sondern ist als Verbrechen des Betruges nach § 199 d St. G. zu bestrafen, wenn Jemand die Fälschung eines Viehpasses zu dem Zwecke vornimmt, um dadurch den Eisenbahntransport für durch den Pass nicht gedeckte Thiere zu erschleichen (§ 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R. G. Bl. Nr. 35).

Johann R. wurde mit Urtheil des Kreisgerichtes in St. Pölten vom 19. September 1891, Z. 4133, des Verbrechens des Betruges nach §§ 197,

199, lit. d. St.G., schuldig erkannt, begangen dadurch, dass er am 15. März 1891 in dem von der Gemeindevorstehung Obergrafendorf ausgestellten Viehpasse die Stückzahl der Thiere zu dem Zwecke von 35 auf 37 abänderte, um den Transport von zwei durch Gesundheitspässe nicht gedeckten Thieren nach Wien zu ermöglichen, was er thatsächlich auch unternahm. Die Nichtigkeitsbeschwerde des Verurtheilten fand der Kassationshof zu verwerfen.

Gründe: Die Beschwerde ist unbegründet. Denn es ist eine unrichtige Auffassung, wenn der Nichtigkeitswerber den Standpunkt vertritt, dass die Handlungsweise desselben nach den thatsächlichen Feststellungen des Gerichtshofes lediglich eine Schädigung des staatlichen Aufsichtsrechtes begründete, und dass demnach nicht die Strafandrohung des § 199 d St.G., sondern jene des § 320, lit. f St.G. zur Anwendung zu kommen hatte, zumal nicht vorliege, dass die zwei auf der Eisenbahn beförderten Schweine krank waren. Bei Handlungen, welche auf eine Irreführung der mit der Handhabung gesetzlicher Vorschriften betrauten Organe der Staatsverwaltung abzielen, ist die betrügerische Absicht immer dann anzunehmen, wenn durch die Irreführung eine Maassregel hintangehalten wird, welche ohne Irreführung getroffen worden wäre. Dies trifft im gegebenen Falle zu; denn nach den thatsächlichen Feststellungen wären die zwei durch Viehpass nicht gedeckten Schweine vom Transporte durch die Eisenbahn ausgeschlossen gewesen, wenn sich der Angeklagte die Zulassung zum Transporte durch Vorweisung des gefälschten Viehpasses nicht erschlichen hätte. Es ist allerdings richtig, dass der Zweck des Thierseuchengesetzes vom 29. Februar 1880, R.G.Bl. Nr. 35, darin bestehe, zu verhindern, dass ungesundes oder verdächtiges Vieh in Verkehr gesetzt werde; aber dieser Endzweck darf nicht mit jenen Zwecken verwechselt werden, welche durch die diesfalls bestehenden Bestimmungen des Gesetzes im Einzelnen erreicht werden sollen, damit der Endzweck erfüllt und nicht illusorisch werde.

Die Vorschrift des § 10 des erwähnten Gesetzes hat zum Zwecke, dass nur unbedenklich befundenes Vieh dem Eisenbahntransporte unterzogen werde; eben diesen Zweck hat der Angeklagte durch Vorweisung des gefälschten Passes, durch welchen Irrthum, das zu befördernde Vieh sei bereits der thierärztlichen Beschau unterzogen worden, wachgerufen werden musste, hintertrieben. Er hat also nicht bloss das staatliche Aufsichtsrecht, sondern jenen Zweck geschädigt, welchen die zitirten Vorschriften verfolgen, und deshalb war das Gericht im Rechte, wenn es in der That des Angeklagten den Thatbestand des Verbrechens des Betruges nach §§ 197 und 199, lit. d St.G. verwirklicht erachtete.

Nr. 85. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 7. Dezember 1891.

§ 246 R.Str.Ges.B. Art. 379 D.H.G.B. In der Zurückhaltung von Nachnahmegeldern Seitens eines Spediteurs liegt nicht der Thatbestand der Unterschlagung.

Die Rechtsansicht der Strafkammer, dass im Mangel besonderer Vertragsbestimmungen der Spediteur gehalten sei, Nachnahmegelder unberührt und sofort an seine Auftraggeber abzuliefern, kann nicht für richtig angesehen werden; aus den Vorschriften des H.G.B. über das Speditionsgeschäft ergiebt sich, dass der Spediteur die Frachtverträge zwar für fremde Rechnung, aber im eigenen Namen abschliesst, Art. 379; hiernach muss davon ausgegangen werden, dass, in so weit es sich um eigentliche, also gewerbmässige Speditionsgeschäfte, und nicht um solche Geschäfte handelt, welche lediglich vom Gesichtspunkte des Mandats geführt werden, der Spediteur an solchen Geldern, welche vom Frachtführer, sei es als Nachnahme im eigentlichen Sinne, sei es als Vorschuss auf die übernommenen Frachtstücke gewährt sind, das Eigenthum erwirbt, dass diese Gelder durch diese Zahlung und mit derselben seine eigenen Gelder werden und dem auftraggebenden Absender lediglich ein obligatorisches Recht auf Berechnung und Zahlung derjenigen Beträge zusteht, welche durch die Bezüge des Frachtführers und des Spediteurs nicht absorbirt werden.

Nr. 86. Entsch. des Oesterr. Eisenbahn-Schiedsgerichts.

Vom 11. Dezember 1891.

Die Schadenersatzpflicht einer Bahn beim Transporte lebender Thiere wird nicht durch Art. 395 H.G.B., sondern durch Art. 424 H.G.B. und § 44 des Betriebs-Reglements bestimmt.

Am 25. Mai 1891 hatte der Pferdehändler C. B. auf der Station Leoben der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ein Pferd zur Expedition an seine Adresse „Matzleinsdorf, Bahnhof restante“ übergeben, und auf dem Frachtbriefe bemerkt: „Ohne Begleiter, auf eigene Gefahr.“ Vor Aufgabe des Pferdes soll ihm vom Zeugen, Magazinsaufseher B. in Leoben, die Auskunft ertheilt worden sein, dass die Ablieferung des Pferdes in Wien am 26. Mai erfolgen werde. Die wirkliche Ablieferung trat am Vormittag des 27. Mai ein, zu welcher Zeit das Pferd von einem Abgesandten des Klägers abgeholt wurde. Ein hierauf von dem Kläger veranlasster thierärztlicher

Befund konstatirte die Erkrankung des Pferdes und beim Transporte in das Thierarznei-Institut stand das Pferd um, und zwar laut Attestes des Marktkommissariates in Folge von Lungenödem, wobei Erscheinungen einer acuten Magen- und Darmentzündung wahrgenommen wurden. C. B. klagte nun die erwähnte Bahngesellschaft auf Ersatz des ihm entstandenen und mit 360 fl. bezifferten Schadens.

Bei der Verhandlung am 11. Dezember 1891 wurde Kläger mit seinem Begehren abgewiesen, und zwar mit folgender Begründung:

Das Klagebegehren stützt sich auf Art. 395 H.G.B., da das Pferd auf dem Transporte erkrankt sei, und zwar möglicher Weise in Folge der in Mürzzuschlag vorgenommenen Tränkung, sowie darauf, dass die dem Kläger zugesagte Lieferfrist bis 26. Mai nicht eingehalten wurde, das Pferd noch eine zweite Nacht auf dem Transporte zubrachte, wodurch ebenfalls möglicher Weise die Erkrankung herbeigeführt wurde. Kläger erbot sich weiters zum Beweise darüber, dass das Pferd auf dem Transporte erkrankte, durch seine Einvernehmung, durch die Einvernehmung des Thierarztes, welcher das Pferd vor der Aufgabe untersuchte, und durch die Einvernehmung von Sachverständigen über die Todesursache. Nach § 44 des Betriebs-Reglements haftet die Eisenbahn weder für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entsteht, noch auch für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die geforderte Begleitung bezweckt wird, und bemerkt Art. 424 H.G., dass bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet werden soll, dass ein eingetretener Schade, wenn er aus der vom Verfrächter nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist. Da nun die Einvernehmung des Klägers als Zeugen ergab, dass derselbe als Sachverständiger vollkommen sich der Gefahren bewusst sein musste, welche aus der Beförderung eines Pferdes ohne Begleitung sich ergeben können, und derselbe trotzdem die Klausel: „auf eigene Gefahr“ auf dem Frachtbrief beisetzen liess und unterfertigte, so erachtete das Schiedsgericht den weiters angebotenen Sachverständigenbeweis für nicht mehr nothwendig, da von dem Kläger behauptet wurde, dass die Erkrankung des Thieres auf dem Transport erfolgt sei, und derselben durch die Beigabe eines Begleiters — sei es nun, dass die Erkrankung aus einer unrichtigen Tränkung entstand, oder in Folge des zweimaligen Uebernachtes des Thieres im Waggon — hätte begegnet werden können.

War sonach eine Schadensersatzpflicht der Bahn aus dem Titel des Art. 395 H.G. nicht anzuerkennen, so konnte auch auf die Einwendung der nicht zugehaltenen Lieferfrist nicht eingegangen werden, da dem Kläger als Pferdehändler, der wiederholt bereits Verfrachtungen vorgenommen,

bekannt war, welche Lieferfristen für Pferde bestehen, und die reglementmässige Lieferfrist im vorliegenden Falle in der That eingehalten wurde, indem die Ablieferung des Pferdes am Vormittag des 27. Mai erfolgte, während die Lieferfrist erst mit Ende dieses Tages ablief. Der angeblichen und durch die Zeugenvernehmung nicht bewiesenen Aeusserung des Magazinsaufsehers in Leoben, dass das Pferd bereits am 26. Mai in Wien einlangen werde, konnte kein Gewicht beigelegt werden, da der Zeuge nur eine wahrscheinliche Auskunft geben konnte und offenbar nicht berechtigt war, die Bestimmungen des Betriebs-Reglements abzuändern. Es kann daher von einer gegenüber Letzterem abweichend vereinbarten kürzeren Lieferfrist nicht die Rede sein. Auch hat sich aus der Vernehmung des Klägers bei der mündlichen Verhandlung ergeben, dass er wenige Tage, nachdem ihm jenes Pferd verunglückt war, wieder Pferde ohne Begleiter per Bahn befördern liess, woraus sich ergiebt, dass er die mit dem Transporte von Pferden ohne Begleiter verbundene Gefahr mit Wissen und Willen auf sich nimmt, weil er dies in seinem Geschäfte als Pferdehändler noch immer vortheilhafter als die mit Kosten verbundene Begleitung erachtet. Kläger war sonach mit seinem Begehren abzuweisen.

Nr. 87. Revis.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 21. Dezember 1891.

[Amtl. Nachr. d. R.V.A. (Alters- u. Invalidv. II. Nr. 4. S. 17. Z. 101.]

Ein rechtskräftig abgelehnter Altersrentenanspruch kann nicht auf Grund derselben thatsächlichen Umstände, welche bei seiner Erhebung obwalteten, ohne Weiteres von Neuem geltend gemacht werden.

Es ist dem Kläger zwar darin beizutreten, dass für jene Frage sich aus § 82 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes nichts entnehmen lässt; denn diese gesetzliche Bestimmung hat lediglich den Fall im Auge, wenn die Anfechtung der rechtskräftigen Entscheidung über einen Rentenanspruch im Wege der Wiederaufnahme des Verfahrens herbeigeführt werden soll, einen Fall also, der von der gegenwärtigen Streitsache grundsätzlich verschieden ist, in welcher es sich schlechthin um die erneute Erhebung einer bereits rechtskräftig abgewiesenen Rentenforderung handelt. Was ferner die §§ 33 und 84 a. a. O. anlangt, so sind diese hier überhaupt nicht verwerthbar, da sie sich nur auf die Invalidenrente beziehen.

Die Verneinung der Frage ergiebt sich aber aus anderen Gründen.

Durch rechtskräftige Bescheide und Entscheidungen wird zwischen der Versicherungsanstalt und denjenigen Versicherten, welche einen Anspruch auf Rente erhoben haben, formales Recht geschaffen (zu vergleichen Steno-

graphische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 7. Legilaturperiode IV. Session 1888/89 4. Bd. S. 87): es wird ein Zustand hergestellt, der ohne Rücksicht auf materielle Berechtigung als Recht gelten soll. Damit wird ein allgemein anerkanntes Erforderniss der Rechtssicherheit erfüllt, mit welcher es sich nicht vereinigen lässt, dass derselbe Anspruch, obwohl endgültig über ihn entschieden ist, ohne Veränderung des Sachverhalts aufs Neue erhoben wird, und diesen Grundsatz hier ausser Anwendung zu lassen, dazu bietet das für die Invaliditäts- und Altersversicherung geltende Prozessverfahren keinen Anlass. Allerdings ist die endgültige Abweisung des vom Kläger erhobenen Rentenanspruchs hier nicht durch einen Bescheid der Versicherungsanstalt oder durch eine Entscheidung des Schiedsgerichts, wie dies die Motive des Gesetzes zunächst im Sinne haben, sondern durch einen gemäss § 6 der Kaiserlichen Verordnung vom 1. Dezember 1890 erlassenen Vorbescheid des Schiedsgerichtsvorsitzenden erfolgt. Aber es steht nichts im Wege, auch einem solchen Vorbescheide die gleiche Wirkung beizulegen; denn auch er ist geeignet, formales Recht zu schaffen, da er die Entscheidung des Schiedsgerichts unter den Kautelen des § 6 Absatz 2 a. a. O., von denen der Kläger keinen Gebrauch gemacht hat, zu ersetzen bestimmt ist.

Selbstverständlich werden durch vorstehende Entscheidung nur diejenigen Fälle getroffen, in denen die erneute Geltendmachung des Altersrentenanspruchs gegen den Willen der Versicherungsanstalt erfolgt; die Befugniss der letzteren, auf Grund nachträglich beigebrachter neuer Unterlagen in eine wiederholte Prüfung des Anspruchs einzutreten und zutreffendenfalls einen die Rente zubilligenden anderweiten Bescheid zu erlassen, wird dadurch nicht berührt (zu vergleichen Amtliche Nachrichten des R.V.A.I. und A.V. 1891 Bescheid 58 S. 164).

Nr. 88. Entsch. des Oesterr. Eisenbahn-Schiedsgerichts.

Vom 21. Dezember 1891.

[Oest. Eis. Ver. Bl. V. Nr. 47. S. 744.]

Eine Bahnverwaltung, welche das Aviso für ein Frachtgut durch die Post zustellen lässt, ist nicht verpflichtet, zu prüfen, ob es dem richtigen Adressaten zugekommen ist.

Die Firma B. & Comp. in Wien hatte am 27. Juli 1889 der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn eine Kiste mit 40 kg Chokolade im Fakturabetrage von 50 fl. 99 kr. zur Expedition an J. R. in Prag übergeben. Am 27. Januar 1890 stellte sie an die Nordwestbahn die Anfrage, was mit dieser Sendung geschehen sei, nachdem der Adressat die Waare nicht empfangen zu haben behauptet, und erhielt hierüber unter dem 29. Januar 1890 die Auf-

klärung, dass „die Sendung am **29.** Juli 1889 in Prag eingelangt und an demselben Tage bezogen worden sei“.

Ueber wiederholte Anfrage vom 30. Januar 1890 erfolgte der Indorsatbescheid der Bahn, dass das bezügliche Aviso und der Bezugsschein die Unterschrift J. R. trage, und von dieser Unterschrift in der Magazinskanzlei zu Prag Einsicht genommen werden könne. Die Firma hat sohin gegen den Adressaten J. R., sowie unter Einem gegen den Spezereihändler M. in Prag den auf 50 fl. restringirten Fakturabetrag beim k. k. Bagatellgerichte in Handelssachen in Wien am 19. Februar 1890 eingeklagt.

Der gegen J. R. gerichtete Klageanspruch wurde jedoch zurückgewiesen und nur der mitgeklagte M. zur Zahlung des begehrten Betrages verurtheilt. Die Begründung dieses am 20. Juni 1891 erflossenen bagatellgerichtlichen Urtheils stellte fest, dass die auf den Namen R. ausgestellte Faktura demselben nicht zugekommen war, dass die Waare an M., welcher der Geschäftsnachfolger des R. war, abgeliefert, und dass die Klägerin ausdrücklich von dem Uebergange des Geschäftes an M. verständigt worden sei. M. war aber inzwischen in Konkurs gerathen und der vom Bagatellgerichte zugesprochene Betrag uneinbringlich geworden. Die Firma B. & Comp. klagte nun die erwähnte Bahngesellschaft auf Ersatz des ihr durch Verlust der Waare und durch Bestreitung der Gerichts- und Vertretungskosten erwachsenen Schadens, zusammen im Betrage von 127 fl. 77 kr.

Bei der am 21. Dezember 1891 stattgehabten Verhandlung wurde Klägerin mit ihrem Begehren abgewiesen, und zwar mit folgender Begründung:

Die Klage stützt sich darauf, dass die Bahn die Waare an eine zum Bezuge nicht berechtigte Person abgeliefert habe, daher nach Art. 395 und 400 H.G.B. haftpflichtig sei, und nach Art. 396 H.G.B., letzter Absatz, den vollen Schaden zu ersetzen habe. Dem Schiedsgerichte oblag es nun, zunächst die von der geklagten Gesellschaft erhobene Einwendung der Verjährung zu prüfen. Nach Art. 386 bezw. 408 H.G.B. und § 64 Betr.-Regl., verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre, von dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen sollte, und tritt eine Unterbrechung der Verjährung nur durch die Erhebung der Klage ein. Die erste Reklamation wurde übrigens entgegen Art. 408 Abs. 2 H.G.B., erst nach einem halben Jahre nach Ablieferung des Gutes erhoben, und bis zur Einbringung der zweiten Reklamation und zur Erhebung der vorliegenden Klage am 27. Oktober 1891 verstrichen nun weiters $1^1/_2$ Jahre. Es musste daher das Klagebegehren schon aus dem Titel der Verjährung abgewiesen werden.

Aber auch abgesehen von der Verjährung des Klageanspruches konnte

ein Verschulden der Bahngesellschaft, welches derselben in der Klage zur Last gelegt wird, von dem Schiedsgerichte nicht angenommen werden, da die Zustellung des Aviso im vorliegenden Falle durch die Post erfolgt ist, wozu die Eisenbahn ausdrücklich nach § 59 Betr.-Regl., Abs. 4, berechtigt war, die Eisenbahn sich somit nur des ihr zustehenden Beförderungsmittels der Post für das Aviso bediente und keine Prüfung der Unterschrift auf dem Bezugsscheine vorzunehmen hatte, und überdies § 59 des Betr.-Regl. nicht ausschliesst, dass der Bezug der Waare durch eine andere Person als den Adressaten selbst erfolgen könne, sofern nur diese in irgend einer Weise ihre Ermächtigung hierzu darthut. — Nach Uebernahme des Aviso von dem Postbediensteten und Unterfertigung desselben mit dem Namen des Adressaten war die Bahn anzunehmen berechtigt, dass die Post die richtige Adresse gefunden habe, und es konnte daher auch von der Bahn der wirkliche Uebernehmer M., der Geschäftsnachfolger des R., als zum Empfange berechtigt angesehen werden. Ausserdem war noch zu erwägen, dass die Bahn von der Streitführung gegen R. und M. Seitens der Klägerin gar nicht verständigt wurde, um eventuell dabei zu interveniren, dass ihr sohin, zumal nach einem Zeitraum von $1^1/_2$ Jahren, die Gelegenheit benommen war, bei der Postverwaltung, der gegenüber nur eine sechsmonatliche Reklamationsfrist gilt, mit Erfolg zu reklamiren.

Nr. 89. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 5. Januar 1892.

§ 328 Str.G.B. Verletzung der Absperrungs- und Aufsichtsmaassregeln bei Viehseuchen.

Der § 328 Str.G.B. bestraft nur die Verletzung der Absperrungs- oder Aufsichtsmaassregeln, welche zu einem bestimmten Zwecke angeordnet sind, nämlich zur Verhütung des Einführens oder Verbreitens von Viehseuchen, und wenn dabei besonders hervorgehoben wird, dass nur die wissentliche Verletzung bestraft werde, so ist damit die Kenntniss des Zweckes der Anordnung in den Thatbestand des § 328 eingeführt. Das wissentliche Verletzen von Anordnungen einer bestimmten Art setzt daher voraus, dass man bei der Verletzung Kenntniss davon hat, dass es sich um Anordnungen dieser bestimmten Art handelt.

Nr. 90. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 5. Januar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 15/16. S. 140. Ziff. 43.]

§ 331 Str.G.B. Passive Bestechung eines Beamten.

Der § 331 Str.G.B. hat nicht zur Voraussetzung, dass der Geber bei dem Versprechen oder bei der Hingabe sich den Zweck gesetzt habe, dem Beamten einen Vortheil zu verschaffen. Wenn der Beamte für eine Amtshandlung einen Vortheil fordert, ist der Wille des Anderen für den Thatbestand ohne Bedeutung. Bei dem Annehmen und Sichversprechenlassen muss allerdings der übereinstimmende Wille beider dahin gegangen sein, dass der Vortheil sich als Gegenleistung auf eine Amtshandlung beziehe, auf den Zweck aber, welchen der Andere erreichen will, kommt es nicht an.

Nr. 91. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 7. Januar 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 22. S. 258.]

Krankenversicherung der Arbeiter ist an das Entstehen einer Krankheit, nicht an das Erkennbarwerden derselben für die Kassenorgane, geknüpft.

Das Krankenvers.-Gesetz knüpft für die gegen Krankheit versicherten Personen den Anspruch auf Krankenunterstützung an das Entstehen einer Krankheit, d. h. an das Vorhandensein eines Zustandes, welcher ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel nothwendig macht. Für die Annahme, dass ein Anspruch auf Krankenunterstützung nicht schon bei dem Vorhandensein einer Krankheit, sondern erst dann bestehe, wenn die Krankheit einem der durch das Gesetz zur Verabfolgung der Unterstützung berufenen Organe erkennbar geworden ist, fehlt jeder Anhalt in den gesetzlichen Vorschriften.

Nr. 92. Entsch des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1892.

Die Wegepolizeibehörde ist nach dem Preuss. Zuständ.-Ges. vom 1. August 1883 nicht befugt, unstreitige Privatwege für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen.

Wie das Königl. Preuss. Ober-Verwaltungsgericht wiederholt und unter zutreffender Begründung ausgesprochen hat, Entsch. des Ober-Verwaltungsgerichts Bd. 9 S. 219, Bd. 10 S. 213, Bd. 12 S. 270, — Preuss. Verw.-

Blatt Jahrgang 13 (1891) S. 149, 150, — ferner Urtheil vom 10. März 1891 in Sachen des jetzigen Kl. gegen die Polizeiverwaltung zu Spandau (einen andern, als den jetzt streitigen Weg betreffend), ist die Wegepolizeibehörde wohl befugt, im Interesse des öffentlichen Verkehrs die Anlage neuer öffentlicher Wege, insbesondere also auch die Erwerbung von Privatwegen zum Zwecke ihrer Umwandlung in öffentliche Wege von dem Wegebaupflichtigen zu verlangen. Nicht aber ist sie befugt, unstreitige Privatwege für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen, die Voraussetzung der Inanspruchnahme für den öffentlichen Verkehr ist vielmehr die nach der Auffassung der Polizeibehörde bereits bestehende, wenn auch von dem, gegen welchen die Inanspruchnahme ausgesprochen wird, bestrittene Oeffentlichkeit des Weges. Auf diesem Standpunkte steht auch die Verfügung vom 23. November 1886. Sie spricht nicht die Absicht aus, dass der die Eisenbahn schneidende Weg in einen öffentlichen verwandelt und damit auch dem Bahnübergange die Eigenschaft eines öffentlichen Ueberganges neu beigelegt werden solle, sondern sie geht von der Voraussetzung aus, dass der Weg ein öffentlicher Weg schon sei; sie wendet sich folgerichtig nicht gegen die Bekl. als die zur Herstellung der erforderlichen neuen öffentlichen Wege im Stadtgebiete Verpflichtete, sondern gegen den Kl. und verlangt von diesem das zur Freilassung des Bahnüberganges als Theiles des öffentlichen Weges Erforderliche. Ihrer ausgesprochenen Absicht nach ist somit die Verfügung, soweit sie die Oeffentlichkeit des Weges und des Ueberganges berührt, deklatorischen Inhalts, und es geschieht ebenso mit Unrecht, dass der B.-R. der Verfügung die konstitutive Bedeutung der Verwandlung eines bisherigen Privatweges in einen öffentlichen um deswillen beilegt, weil die Beweisaufnahme ergeben habe, dass der Weg bis zum Erlass der Verfügung ein Privatweg gewesen sei, als wenn beispielsweise ein gerichtliches Urtheil, das ein Rechtsverhältniss als bestehend anerkennt, deshalb als für dieses Rechtsverhältniss konstitutiv bezeichnet (und demgemäss seine Tragweite beurtheilt) werden möchte, weil es auf rechtlich oder thatsächlich unrichtigem Grunde beruhe. Der B.-R. überschreitet vielmehr die Grenze seiner Zuständigkeit, indem er auf die Prüfung der Rechtmässigkeit der Polizeiverfügung nach der Richtung, ob sie die bestehende Oeffentlichkeit des Weges mit Recht voraussetze, überhaupt eingeht. Nach § 56 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 findet (Abs. 1) gegen Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche . . . . die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr betreffen, als Rechtsmittel innerhalb zwei Wochen der Einspruch an die Wegepolizeibehörde und (Abs. 4) gegen den auf den Einspruch ergehenden Beschluss dieser Behörde die Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt. In diesem Verfahren ist

entstehenden Falles auch darüber zu entscheiden, ob der Weg für einen öffentlichen zu erachten sei. Durch diese Vorschriften ist, soweit es sich um die Frage der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte handelt, in Abänderung des in allen streitigen Wegebausachen die Entscheidung, ob ein Weg ein Privatweg oder ein öffentlicher Weg sei, den ordentlichen Gerichten zuweisenden § 135 der Kreisordnung von 1872 die Entscheidung über die Frage, ob ein Weg ein öffentlicher sei, für den Fall, dass zu dieser Entscheidung die Inanspruchnahme des Weges als eines öffentlichen von Seiten der Wegebaupolizeibehörde den Anlass giebt, den Verwaltungsgerichten zugewiesen und damit die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte für den gleichen Fall ausgeschlossen.

Nr. 93. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 12. Januar 1892.

Bei der administrativen Entscheidung über die Eigenschaft eines Grundstücks als öffentlicher Weg ist der Vorbehalt des § 56 Abs. 8 des Preuss. Zuständigkeitsges. vom 1. August 1883 dahin zu verstehen, dass zwar die rechtskräftige Verneinung der hindernden Privatrechte Seitens der administrativen Rechtsprechung aufrecht erhalten bleibt und auf Grund der verneinten Rechte Verfügungsbefugnisse in Ansehung des Wegegrundstücks nicht in Anspruch genommen werden können, dass aber die Frage, ob zu Unrecht Privatrechte verneint und Entschädigung zu gewähren ist, dem ordentlichen Richter zur Nachprüfung vorbehalten bleibt.

Der § 56 des Gesetzes hat die Frage, ob einem Grundstücke die Eigenschaft als öffentlicher Weg beizumessen sei, nur für den Fall der administrativen Entscheidung unterstellen wollen, wenn es sich um ein als Weg benutztes Grundstück handelt und streitig ist, ob der Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg sei. Die Verwaltungsbehörde, welche den Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch nimmt, muss der Ueberzeugung sein, dass sie damit nur dem bestehenden Rechtszustande gemäss handelt, dass also die Nothwendigkeit einer Enteignung nicht gegeben ist. Es ist nicht zu verkennen, dass damit privaten Rechten in einem gewissen Umfange der Schutz des ordentlichen Rechtsweges entzogen ist. Privatrechtliche Einwendungen sind, um Berücksichtigung zu finden, in dem Verwaltungsstreitverfahren vorzubringen; über die Begründung derselben wird im Wege der administrativen Rechtsprechung endgültig, ohne Vorbehalt für eine Erörterung im ordentlichen Rechtswege, entschieden. Dabei wird indessen in dem letzten Absatze des § 56 cit., welcher für den Antrag auf Entschädigung des durch die Oeffentlicherklärung eines Weges

in seinen privaten Rechten Beeinträchtigten den ordentlichen Rechtsweg vorbehält, eine von dem B.-R. verkannte Begrenzung der materiellen Rechtskraft der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung bestimmt. Dergleichen Entschädigungsansprüche sind nur denkbar, wenn begründete privatrechtliche Einwendungen gegen die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen vorlagen und zu Unrecht — ausdrücklich oder stillschweigend — aberkannt sind; denn eine der wirklichen privaten Rechtslage entsprechende Entscheidung kann niemals schädigend wirken. Die Einwendungen und die Entschädigungsansprüche haben dasselbe Fundament, den Rechtstitel für die Inanspruchnahme privaten Rechtes an dem Wegegrundstücke. Die Verneinung des Rechtstitels würde deshalb an sich auch den Entschädigungsansprüchen entgegenstehen. Aber der Vorbehalt in § 56 Abs. 8 des Zuständigkeitsgesetzes kann in keiner anderen Weise zur Anwendung gelangen und ist nicht anders zu verstehen, als dass zwar die rechtskräftige Verneinung der hindernden Privatrechte Seitens der administrativen Rechtsprechung aufrecht erhalten bleibt und dass auf Grund der verneinten Rechte Verfügungsbefugnisse in Ansehung des Wegegrundstücks nicht in Anspruch genommen werden können, dass aber die Frage, ob zu Unrecht Privatrechte verneint und also durch eine solche Verneinung Schaden gestiftet ist, dem ordentlichen Richter zur Nachprüfung vorbehalten bleibt. In letzterem Punkte wird die materielle Rechtskraft der administrativen Entscheidung eingeschränkt, eine nochmalige Verhandlung und eine abweichende Beantwortung derselben Frage zugelassen.

Nr. 94. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 12. Januar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 17. S. 155. Ziff. 21.]

Aus § 17 der Verordnung vom 24. Januar 1844 folgt nicht, dass die auf Grund eines Defektenbeschlusses von der zuständigen Verwaltungsbehörde angeordnete Beschlagnahme von Vermögenstheilen eines Kassenbeamten in ihrer Wirkung mit einem gerichtlich angelegten Arrest zusammenfalle.

Denn diese Vorschrift lässt nur die Berufung auf rechtliches Gehör gegen einen solchen Beschluss in derselben Weise zu, wie dies gegen einen von den Gerichten erkannten Arrest statthaft erscheint. Dagegen kann der Schuldner nach der Beschlagnahme keine Dispositionen über das arrestirte Vermögen treffen, welche dem Gläubiger, der die Beschlagnahme erwirkt hat, nachtheilig sind. Insbesondere erwirbt kein Dritter durch spätere Rechtsakte irgend welche Rechte an jenem Vermögen, welche die Wirkungen des Arrestschlags zu beseitigen oder zu beeinträchtigen geeignet

sind. Insofern steht die Beschlagnahme auf Grund der angeführten Verordnung derjenigen gleich, welche gemäss der §§ 16 und 139 des Zwangsversteigerungsgesetzes vom 13. Juli 1883 behufs Einleitung der Subhastation an dem Gegenstande der Subhastation durch den Richter erfolgt.

Nr. 95. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 13. Januar 1892.

§ 29 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Da für die Werthfeststellung der Zeitpunkt des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses maassgebend ist, so treffen alle vorher mit dem Grundstücke vorgehenden vortheilhaften und nachtheiligen Veränderungen den Eigenthümer. — Begriff der „bisherigen Benutzungsart“ nach § 10 l. c.

In einem Urtheil vom 17. März 1891 (Entsch. Bd. 27 S. 263) ist der Satz angenommen und begründet, dass der Zeitpunkt des die Entschädigung feststellenden Beschlusses der Enteignungsbehörde (§ 29 a. a. O.), welcher mit der Zustellung in Wirksamkeit trete, für die Werthfeststellung maassgebend sei. Es lag kein Grund vor, von diesem auch in späteren Entscheidungen (z. B. Zapp c. Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft V 83/91) aufrecht erhaltenen Grundsatze hier abzugehen. Darnach gereicht aber eine vor dem gedachten Zeitpunkt in dem zu enteignenden Grundstück durch ein mit der Enteignung nicht in ursächlichem Zusammenhange stehendes Ereigniss verursachte Veränderung nur dem Eigenthümer, sei es zum Vortheil, sei es zum Nachtheil, während sich die Entschädigungspflicht des Unternehmers lediglich nach dem Zustande bemisst, in welchem das Grundstück zu diesem Zeitpunkt sich befand. Hiernach können Kl. nicht verlangen, dass die Beschädigung, welche das Grundstück noch vor Einleitung des Entschädigungsverfahrens durch den Einsturz erlitten, bei der Abschätzung als ungeschehen betrachtet werde.

Der Ausdruck: „bisherige Benutzungsart“ im § 10 a. a. O. kann nicht dahin verstanden werden, dass es dabei gerade auf einen bestimmten Tag ankomme, sondern es ist ein längerer Zeitraum in's Auge zu fassen, innerhalb dessen eine regelmässige Benutzung stattfindet, und wenn diese kurz vor der Enteignung durch höhere Gewalt oder eine sonst zufällig in dem Grundstück eingetretene Veränderung unterbrochen war, so ist zu prüfen, ob damit die bisherige Benutzungsart dauernd verhindert oder eingeschränkt worden wäre, oder ob es sich nur um eine vorübergehende Unterbrechung handelte, welche, wenn die Enteignung nicht stattgefunden hätte, durch Wiederherstellung des früheren Zustandes beseitigt werden

konnte und voraussichtlich beseitigt worden wäre. Hat auch der Eigenthümer die vor Zustellung des Entschädigungsbeschlusses eingetretene Verschlechterung seines Grundstücks allein zu tragen, so kann er doch durch die Enteignung nicht noch schlechter gestellt werden, als er ohne diese gewesen wäre, d. h. es darf ihm der in der Wiederherstellbarkeit des beschädigten Grundstücks für ihn liegende Vortheil in keiner Beziehung, also auch nicht im Sinne des § 10 Abs. 1, entzogen werden.

Nr. 96. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 15. Januar 1892.

§ 36 Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Die Verzinsung der Entschädigungssumme kann vom Tage der Besitzeinräumung an beansprucht werden, da auch ohne besondere Verabredung die Annahme begründet ist, dass dies unter den Parteien gewollt sei.

Kl. beschweren sich mit Recht darüber, dass ihr Anspruch auf Zinsen seit dem Tage der Besitzeinräumung abgewiesen ist. Der B.R. gründet diese Abweisung mit Unrecht auf § 36 des Gesetzes vom 11. Juni 1874, indem er ausspricht, dass nach diesem Paragraphen Zinsen erst vom Tage des die Entschädigung feststellenden Beschlusses zugesprochen werden können. Der gedachte Paragraph spricht zunächst von dem Tage des die Entschädigung feststellenden Beschlusses überhaupt nicht, sondern von dem der Enteignung, von welchem ab in Ermangelung abweichender Vertragsbestimmunger die Entschädigungssumme mit 5 Prozent verzinst werden soll. Die Enteignung, das heisst die Entziehung des Eigenthums, geschieht nach §§ 32, 44 des Gesetzes durch Zustellung des Enteignungsbeschlusses; eine solche hat überhaupt nicht stattgefunden, vielmehr behaupten die Kl., am 1. August 1886 dem Bekl. freiwillig den Besitz eingeräumt zu haben. Ist diese Thatsache richtig, so hat zwischen den Parteien ein Uebereinkommen stattgefunden, dessen rechtliche Folgen aus ihrem vermuthlichen Willen abzuleiten sind. Es kann nun nicht ohne Weiteres angenommen werden, dass der Besitzer einer werthvollen Wiese 24 Ar davon hergeben wolle, ohne für den ihm entgehenden Fruchtgenuss von der anderen Seite Vergütung zu erhalten, und dass der andere Theil auf diese der Billigkeit entsprechenden Voraussetzung nicht eingehen wolle; vielmehr liegt es nahe, solche Vergütung als von der einen Seite gewollt und von der andern zugebilligt anzusehen. Für die Art derselben würde Art. 1652 B.G.B. direkt massgebend sein, wenn anzunehmen, dass durch die gütliche Einräumung des Besitzes ein Kaufvertrag zu Stande

gekommen sei, bei dem die Parteien den Kaufpreis von dem Ausspruch des Prozessrichters abhängig gemacht haben. Ob diese Annahme gerechtfertigt, bedarf noch der Prüfung; übrigens gewährt Art. 1652 auch sonst einen Anhalt dafür, den Kl. als Vergütung für den ihnen entgehenden Fruchtgenuss die Zinsen der Entschädigungsumme bis zu deren Zahlung zuzubilligen. Dem vom B.R. angezogenen Urtheile des R.G., II. Hülfssenats vom 22. November 1880 (Gruchot Bd. 25 S. 971) lagen besondere Umstände — Ungewissheit des Eigenthumsübergangs und der Legitimation des den Besitz übernehmenden Beamten — zu Grunde. welche für die abweichende Entscheidung in Betracht kommen konnten, in anderem Sinne sind ergangen die bei Gruchot Bd. 25 S. 969 und in der Juristischen Wochenschrift 1884 S. 178 abgedruckten Entscheidungen. Der B.R. wird demnach bei erneuter Verhandlung der Sache auf die Prüfung eingehen müssen, ob am 1. August 1886 die Besitzeinräumung stattgefunden hat und inwieweit deshalb die zum Theil schon gezahlte Entschädigungssumme von der Verzinsungspflicht betroffen wird.

Nr. 97. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 15. Januar 1892.

Die Klage auf Beseitigung eines Baues (Eisenbahnbaues) auf Grund behaupteter Verletzungen von Eigenthums- oder Besitzrechten ist im Gebiete des gemeinen Rechts schon dann ausgeschlossen, wenn es sich um eine polizeilich genehmigte Anlage handelt, welche im Interesse des öffentlichen Verkehrs nothwendig ist.

Eine polizeiliche Verfügung liegt nicht ohne Weiteres zum Rechtserfolge des Ausschlusses des Rechtsweges in einer landesherrlichen Anordnung, welche die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörden regelt und denselben das Enteignungsrecht verleiht, und ist auch die Möglichkeit anzuerkennen, dass die zur Ausführung von Bahnbauten stets erforderliche obrigkeitliche Genehmigung im Einzelfalle nur den Charakter einer Bauerlaubniss haben kann, durch welche die Bauausführung nicht in zwingender Weise vorgeschrieben wird. Ferner unterliegt es keinem Zweifel, dass die Enteignung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains in Maassgabe der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 zu geschehen hat, soweit nicht gütliche Einigung mit den Interessenten erfolgt, und dass grundsätzlich der Rechtsschutz gegen verfrühte Inbesitznahme von Grund und Boden durch possessorische Interdikte und die Negatorienklage nicht ausgeschlossen ist. Endlich ist es richtig, dass der Staat,

insoweit er für eigene Rechnung Bahnen baut und betreibt, in seinen Rechten und Pflichten als Bau- und Betriebsunternehmer den privaten Unternehmern gleichsteht, wie dies in der früheren Rechtsprechung und in der Entscheidung des R. G. Bd. 23 S. 221 ff. anerkannt ist. Die Klage auf Beseitigung einer Baute auf Grund behaupteter Verletzungen von Eigenthums- oder Besitzrechten ist jedoch in dem hier in Frage stehenden Rechtsgebiete (Neuvorpommern) schon dann ausgeschlossen, wenn es sich um eine polizeilich genehmigte Anlage handelt, welche im Interesse des öffentlichen Verkehrs nothwendig ist. Unter dieser Voraussetzung hat, wie auch die frühere Entscheidung des R.G. vom 13. Juli 1889 Rep. V. 109/89 angenommen hat, die polizeiliche Genehmigung nicht lediglich den Charakter einer gestatteten Bauerlaubniss, sondern den einer Verfügung im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842. Für die Auslegung derartiger polizeilicher Genehmigungen kommt es aber nach den zutreffenden Ausführungen des Gerichtshofes für Kompetenzkonflikte in den Urtheilen vom 11. Februar 1865 und 12. Januar 1867 — Justizministerialblatt von 1865 S. 106, von 1867 S. 93 — nicht auf den Wortlaut, sondern auf den Zweck der Verfügung an, und genügt schon die vom zuständigen Ressortminister anerkannte Nothwendigkeit einer Anlage im Interesse des öffentlichen Verkehrs, um das Vorhandensein einer polizeilichen Maassregel zu konstatiren. Von diesen Grundsätzen ausgehend, hat die Vorinstanz mit Recht die Erlasse des Regierungspräsidenten zu Greifswald vom 17. März 1888 und des Ministerii der öffentlichen Arbeiten vom 28. Mai 1888 als polizeiliche Verfügungen im obigen Sinne aufgefasst, denn es unterliegt nach der gesammten Sachlage keinem Bedenken, dass die dort genehmigte und angeordnete Ausführung des fraglichen Bahndammes eine im Interesse des öffentlichen Bahnverkehrs und der Schifffahrt beschlossene Anlage betraf. Hiernach ist der Rechtsweg für den Klaganspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes unzulässig, und würde auch ferner einem dahin lautenden Urtheil die geschehene Bauausführung in gleichem Maasse entgegenstehen, wie nach dem Urtheil des Gerichtshofes für Kompetenzkonflikte vom 12. Januar 1856 — Justizministerialblatt S. 78 — die Rückgewähr in Folge polizeilicher Anordnung zum Strassenbau verwandten Grundeigenthums im Rechtswege nicht stattfindet.

Nr. 98. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 16. Januar 1892.

Ein Entschädigungsanspruch wegen versagter Bauerlaubniss kann dann den Normen des Baufluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 nicht unterstellt werden, wenn zur Zeit des Gesuches sowohl als des Bescheides der Bebauungsplan überhaupt noch nicht veröffentlicht war. Verfahren bei Ertheilung der Bauerlaubniss.

Bekl. ist der Ansicht: wenn angenommen werde, der Baukonsens sei mit Rücksicht auf die in Aussicht stehende Festsetzung einer neuen Fluchtlinie versagt, so müsse das Gesetz vom 2. Juli 1875 zur Anwendung kommen, durch dessen § 13 der Anspruch des Kl. ausgeschlossen werde. Nach Inhalt des vom Bezirksausschuss unter dem 6. Juni 1885 erlassenen Urtheils steht allerdings ausser Zweifel, dass die Klage des Kl. auf Ertheilung der Bauerlaubniss aus dem Grunde zurückgewiesen ist, dass die Grundstücke des Kl., für welche der Baukonsens beantragt war, von der bevorstehenden Feststellung von Fluchtlinien berührt worden. Aber daraus folgt nicht die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 2. Juli 1875; denn nach der feststehenden Praxis des R.G., von der abzugehen kein Grund vorliegt, kann ein Entschädigungsanspruch wegen versagter Bauerlaubniss dann nicht den Normen jenes Gesetzes unterstellt werden, wenn zur Zeit des Bauerlaubnissgesuches sowohl als des darauf ergangenen Bescheides der Bebauungsplan überhaupt noch nicht veröffentlicht (vergl. § 7 des Gesetzes vom 2. Juli 1875), also noch eine innere Angelegenheit der städtischen und Polizeibehörde war (vergl. Entsch. in Civilsachen Bd. 21 S. 214 und das Urtheil vom 8. Juli 1891 Rep. V. 98/91, welches im 28. Bde. der Entsch. zum Abdruck gelangt). Diese Voraussetzungen liegen vor, da unstreitig die Bauerlaubniss im Jahre 1884 nachgesucht und in diesem Jahre und im Jahre 1885 versagt ist, die Offenlegung des aufgestellten Bebauungsplanes aber erst im Mai 1887 stattgefunden hat.

Das Verfahren bei Ertheilung der Bauerlaubniss, beginnend mit dem Bescheide der Baupolizeibehörde und abschliessend in letzter Instanz mit dem Urtheile des Oberverwaltungsgerichts, ist ein einheitliches. Wird im Verwaltungsstreitverfahren von dem Bezirksausschuss oder vom Oberverwaltungsgericht der von der Baupolizeibehörde ergangene ablehnende Bescheid aufrecht erhalten, so sind auch für diesen die Gründe der zuletzt ergangenen Entscheidung massgebend.

Nr. 99. Entsch. des K. K. Oesterr. Reichsgerichts. Vom 18. Januar 1892.

[Oest. Eisenb. Ver. Bl. V. Nr. 28. S. 453.]

Wenn im Tenor eines gerichtlichen Urtheiles das Klagebegehren meritorisch abgewiesen, in den Entscheidungsgründen jedoch ausgesprochen wird, dass die Gerichte zur Prüfung einer die Grundlage des Klagsanspruches bildenden Frage nicht berufen seien, so liegt darin keine zur eventuellen Begründung eines negativen Kompetenzkonfliktes geeignete Inkompetenzerklärung des Gerichtes.

Mit Dekret des Verkehrs-Direktors der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wurde der Expeditor N. verständigt, dass, da er den wiederholt an ihn ergangenen Aufforderungen, in seinen Stationsort zur Dienstleistung einzurücken, keine Folge geleistet und die diesfälligen Mahnungen unbeachtet gelassen hat, der Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft beschlossen habe, ihn im Sinne des § 53 der allgemeinen Dienstordnung strafweise zu entlassen, und dass seine Bezüge vom Tage der Zustellung dieses Dekretes an eingestellt werden.

N. wendete sich, da er diesen Vorgang für ungerechtfertigt hielt, an die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen mit der Bitte, diese strafweise Entlassung für ungerecht zu erkennen und die Südbahn-Gesellschaft zur Aufhebung derselben, sowie zur Gewährung der ihm gebührenden statutenmässigen Pension zu verhalten.

Die k. k. General-Inspektion erklärte jedoch mit dem Bescheide vom 24. November 1885, dass sie nicht in der Lage sei, eine derartige Verfügung zu treffen, dass jedoch die Geltendmachung dieser Ansprüche im Civilwege unbenommen sei.

Auch das k. k. Handelsministerium, an welches sich N. mit dem Begehren um Aufhebung der fraglichen Dienstesentlassung und deren Folgen gewendet hatte, hat dieses Begehren mit dem Erlasse vom 19. April 1890 wegen Inkompetenz abgewiesen, und die dagegen an den k. k. Verwaltungs-Gerichtshof eingebrachte Beschwerde wurde von demselben mit dem Erkenntniss vom 26. Juni 1891, Nr. 2271 [1]), mit der Begründung zurückgewiesen, dass es nicht Aufgabe der Verwaltungsbehörde sein kann, Personen, die in einem privatrechtlichen Dienstverhältnisse stehen, ihrem Dienstherrn gegenüber Schutz und Abhilfe zu gewähren.

N. betrat auch den Civilrechtsweg und überreichte beim k. k. Handelsgerichte Wien gegen die Südbahn-Gesellschaft die Klage vom 24. September

[1]) Siehe dasselbe H.M.Vdgs.Bl. Nr. 128 ex 1891.

1887, Zahl 146416. Die Südbahn-Gesellschaft erhob vor Allem die Einwendung der gerichtlichen Inkompetenz zur Ueberprüfung des Disziplinarstrafe-Erkenntnisses und zum Ausspruche über die Rechtmässigkeit oder Unrechtmässigkeit desselben. Sowohl das Handelsgericht als auch die Obergerichte pflichteten dieser Anschauung bei, und wiesen das Klagebegehren aus dem Grunde der Unzulässigkeit der Ueberprüfung des Disziplinar-Erkenntnisses oder der Vernichtung der Rechtsfolgen desselben durch das staatliche Gericht ab.

Auf Grund dieses Sachverhaltes stellte N. beim Reichsgerichte den Antrag auf Entscheidung des hier nach seiner Meinung vorliegenden negativen Kompetenzkonfliktes.

Das k. k. Reichsgericht erkannte nach der am 18. Januar 1892 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

Dem Antrage wird keine Folge gegeben.

In den Gründen heisst es: Die Behauptung des Antragstellers, es liege ein negativer Kompetenzkonflikt vor, ist thatsächlich unrichtig.

Allerdings haben die Verwaltungsbehörden eine Entscheidung in dieser Angelegenheit wegen Inkompetenz abgelehnt, keineswegs ist dies aber auch von Seite der Gerichtsbehörden geschehen.

In der vom Antragsteller wider die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beim k. k. Handelgerichte in Wien eingebrachten Klage stellte derselbe das Begehren um das Erkenntniss, die vom Verwaltungsrathe der geklagten Gesellschaft wider den Kläger am 30. Juli 1885 verhängte strafweise Dienstentlassung bestehe nicht zu Recht, sondern könne nur als einfache Kündigung gelten, und es gebühre dem Kläger vom 1. August 1885 an die statutenmässige Pension, welches Begehren in der Replik dahin berichtigt wurde, die in der Klage erwähnte Entlassung bestehe nicht zu Recht, habe nur als Kündigung zu gelten, und gebühre dem Kläger vom 1. August 1888 an die statutenmässige Pension von 529 fl. 92 kr. jährlich. — Ueber das in dieser Klage gestellte Begehren hat das k. k. Handelsgericht Wien mit Urtheil vom 12. April 1889, Z. 37393, zu Recht erkannt: Das Begehren des Klägers habe nicht statt. Dieses Urtheil wurde über Appellation des Klägers vom k. k. Oberlandesgerichte in Wien mit dem Urtheile vom 26. Juni 1889, Z. 7537, bestätigt, und der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit dem Urtheile vom 17. Oktober 1889, Z. 9776, der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde des Klägers keine Folge zu geben befunden.

Aus dem Tenor des erstrichterlichen Urtheiles ist klar zu entnehmen, dass das Handelsgericht durchaus nicht seine Inkompetenz zur Entscheidung über das in der Klage gestellte Begehren ausgesprochen, sondern vielmehr über dasselbe einen meritorischen Ausspruch gefällt hat, indem es

zu Recht erkannte, das Begehren finde nicht statt, oder mit anderen Worten, dem Begehren werde nicht stattgegeben, d. h. dasselbe werde abgewiesen, in welchem Sinne auch der Antragsteller selbst, nach seiner eigenen Angabe, das erstrichterliche Urtheil aufgefasst hat. Wenn in den Gründen des erst- und des zweitrichterlichen Urtheiles die Ansicht ausgesprochen wird, dass die Gerichte nicht berufen sind, in eine Ueberprüfung des vom Verwaltungsrathe der geklagten Gesellschaft gefällten Disziplinar-Erkenntnisses einzugehen, so liegt hierin die Begründung für die von den Gerichten ausgesprochene meritorische Abweisung des Klagebegehrens, und das k. k. Reichsgericht ist nicht berufen, die rechtliche Stichhaltigkeit dieser Begründung zu untersuchen.

Da dem Gesagten zufolge der vom Antragsteller behauptete negative Kompetenzkonflikt nicht besteht, wurde dem Antrage auf Entschädigung eines solchen keine Folge gegeben.

Nr. 100. Revis.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 18. Januar 1892.

[Amtl. Nachr. d. R.V.A. (Alters- u. Invalidv.) II. Nr. 5. S. 23. Ziff. 107.]

§ 139 Abs. 1 Alters- u. Invald.-Vers.-Ges. vom 22. Juni 1889. Form der Zustellungen.

In einer Revisionsentscheidung vom 18. Januar 1892 hat das Reichs-Versicherungsamt im Hinblick auf § 139 Absatz 1 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, wonach Zustellungen, welche den Lauf von Fristen bedingen, durch die Post mittelst eingeschriebenen Briefes erfolgen können, den Grundsatz ausgesprochen, dass in dem durch das vorgenannte Gesetz und die auf Grund desselben erlassenen Kaiserlichen Verordnungen vom 1. und 20. Dezember 1890 geregelten Verfahren jede Art der Zustellung, durch welche die Thatsache und das Datum des Empfanges des zuzustellenden Schriftstücks ersichtlich gemacht wird, für ausreichend zu erachten ist. Lässt sich nicht feststellen, wann ein mit der Berufung angefochtener Bescheid der Versicherungsanstalt dem Kläger behändigt worden ist, so kann die Berufung nicht als verspätet zurückgewiesen werden.

Nr. 101. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 18. Januar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 17. S. 152. Ziff. 12 u. 13.]

Die Entschädigung gemäss § 3 des Haftpflichtges. vom 7. Juni 1871 wird nicht für den Verlust der Arbeitsfähigkeit, sondern des entgehenden Verdienstes gewährt. Voraussetzungen für die Herabsetzung der Rente nach § 7 Abs. 2 l. c.

Es ist nicht festgestellt, dass der Kl. im konkreten Falle an seiner Erwerbsfähigkeit geschädigt sei und dadurch einen Vermögensnachtheil erlitten habe; vielmehr kann in der Aeusserung des Sachverständigen nur der Hinweis auf den im Allgemeinen zwischen einem Gesunden und einem im Gebrauche eines Gliedes Beschränkten hinsichtlich ihrer Arbeitsfähigkeit und der Verwerthbarkeit derselben bestehenden Unterschied gefunden werden. Darauf kommt es jedoch nach § 3² des Haftpflichtgesetzes nicht an. Die Entschädigung wird nicht für den Verlust oder die Verminderung der Arbeitsfähigkeit in abstracto, sondern für den dem Verletzten nach seinen Lebens- und Erwerbsverhältnissen durch den Unfall entgehenden Verdienst gewährt. (Vgl. Urtheil des R.G. vom 27. September 1882, bei Gruchot, Beiträge, Bd. 27 S. 1021; ferner Urtheil des R.G. vom 1. Oktober 1884 ebenda, Bd. 29 S. 414; Entsch. des R.G. in Civilsachen, Bd. 11 S. 62/63, Bd. 16 S. 83; Eisenbahnr. Entsch. Bd. 2 S. 352, Bd. 4 S. 12.)

Auf die Zulässigkeit einer späteren Herabsetzung der Rente nach § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes kann der Bekl. nicht verwiesen werden. Denn diese Bestimmung setzt das Eintreten solcher Umstände voraus, welche sich bei Zuerkennung der Rente noch nicht voraussehen und würdigen liessen (vergl. Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 16 S. 83). Keinesfalls schliesst der § 7 Abs. 2 die Berücksichtigung von Umständen, welche sich schon jetzt übersehen lassen, bei Abmessung der Rente für die Zukunft aus (vergl. Urtheil des R.G. vom 16. Oktober 1882, bei Gruchot, Beiträge, Bd. 28 S. 732, speziell S. 737, 738). Dass der Bekl., welcher die Verminderung der Erwerbsfähigkeit des Kl. durch den Unfall überhaupt bestritten hat, einen eventuellen Einwand, dahin gehend, dass die Erwerbsfähigkeit des Kl. nach Erreichung eines gewissen Lebensalters naturgemäss aufhöre oder geringer werde, in den Vorinstanzen nicht erhoben hat, kann ihm nicht zum Nachtheil gereichen. Denn für den B.-R. ergab sich bei der Feststellung des Einkommens eines Schichtmeisters nach Maassgabe der Verhältnisse des Schichtmeisterberufs von selbst die Nothwendigkeit, auch diejenigen Umstände in Betracht zu ziehen, welche das Einkommen vermindern oder dessen Aufhören nach sich ziehen, in-

soweit diese Umstände in den Verhältnissen des Schichtmeisterberufs selbst liegen und daher von vornherein für die Abmessung des voraussichtlichen Erwerbes in demselben mitbestimmend sind. Nicht im Widerspruch hiermit steht das Urtheil des R.G. vom 6. Februar 1885 (bei Gruchot, Beiträge, Bd. 29 S. 724), dessen Begründung sich ausschliesslich auf den damals vorliegenden Fall bezieht, in welchem die beanspruchte Rente dem Verdienste entsprach, welchen der Verletzte zur Zeit der Verletzung gehabt hatte. Der jetzt vorliegende Fall unterscheidet sich wesentlich von dem damals entschiedenen Falle.

Nr. 102. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 21. Januar 1892.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1892. Nr. 25. S. 268.]

§ 3 Haftpfl.Gesetz. Unterschied zwischen Verminderung der Erwerbsfähigkeit und Verminderung der Arbeitsfähigkeit.

Das Berufungsgericht stützt seine Feststellung bezüglich des Umfangs, in welchem die Erwerbsfähigkeit des Klägers infolge des Unfalls vermindert worden ist, auf ein Gutachten des Medizinalkollegiums der Provinz Brandenburg. Dieses kommt zu dem Resultat, dass die Erwerbsfähigkeit des Klägers als durch das gegenwärtige Leiden um mindestens 75% vermindert anzusehen sei, wobei nicht ausgeschlossen scheine, dass in der Zukunft wieder vollständige Erwerbsunfähigkeit eintreten könne. Daraufhin hat das Berufungsgericht festgestellt, dass die Erwerbsfähigkeit des Klägers im Vergleich zu der Zeit des Unfalls und vor diesem für jetzt um 75% vermindert sei.

Die Revision hält diese Feststellung für nicht genügend, um die Entscheidung zu rechtfertigen, da es sich nicht ergebe, dass Kläger die ihm verbliebene Arbeitsfähigkeit, deren Dauer überdies unsicher sei, verwerthen könne.

Dieser Angriff muss als begründet angesehen werden. Für die Bemessung des Ausfalls, welchen der Kläger in Folge des Unfalls in seinem Verdienste erleidet, ist nicht bloss entscheidend, in welchem Grade er arbeitsunfähig geworden ist, sondern es kommt auch darauf an, ob er voraussichtlich für die ihm verbliebene beschränkte Arbeitsfähigkeit lohnende Arbeit wird finden können, ob er noch etwas verdienen kann. Das Urtheil hat diesen Punkt nicht erörtert, und lässt es zweifelhaft, ob das Berufungsgericht nicht solches übersehen hat. Allerdings hat das Medizinalkollegium erklärt, dass die „Erwerbsfähigkeit" des Klägers um mindestens 75% gemindert sei, und das Berufungsgericht stellt auch eine solche Verminderung der „Erwerbsfähigkeit" fest. Allein es scheint das

Gutachten lediglich vom ärztlichen Standpunkt aus abgegeben zu sein und nur die Arbeitsfähigkeit des Klägers in Betracht gezogen zu haben, indem es diese als Erwerbsfähigkeit bezeichnet. Jedenfalls fehlt eine klare Feststellung, dass der Kläger bei seiner beschränkten Arbeitsfähigkeit voraussichtlich ein Viertel von dem Betrage, welchen er bei unverminderter Arbeitsfähigkeit würde haben verdienen können, auch gegenwärtig noch erwerben kann; auch lässt sich solches bei der grossen Verminderung der Arbeitsfähigkeit, welche nach der Feststellung des Berufungsgerichts in Folge des Unfalls eingetreten ist, nicht als selbstverständlich ansehen.

Nr. 103. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 21. Januar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 15/16. S. 140. Ziff. 40.]

§ 311 Str.G.B. Der Wasserdampf ist zu den explodirenden Stoffen nicht zu zählen.

Das Gesetz fordert, dass der Stoff selbst ein explodirender sei, dass also bei seinem Gebrauch der Stoff explodire und durch seine Explosion die gänzliche oder theilweise Zerstörung einer Sache herbeiführe. Der § 311 a. a. O. erfordert zum Begriffe des explodirenden Stoffes wenigstens regelmässig auch die Eigenschaft, durch Entzündung zu explodiren. Von derselben Auffassung gehen auch § 269 Str.G.B., § 367 Nr. 4 und 5 Str.G.B., §§ 16, 56, 154 Abs. 3 der Gewerbeordnung in der Fassung von 1891 (verglichen mit § 154 Abs. 2 der Fassung von 1883) sowie § 1 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 aus.

Nr. 104. Revis.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 22. Januar 1892.

[Amtl. Nachr. d. R.V.A. (Alters- u. Invalidv.) II. Nr. 6. S. 27. Ziff. 113.]

Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen Versäumung einer Frist auf dem Gebiete der Alters- und Invaliditätsversicherung.

In einer Altersrentensache war die Berufung des Klägers vom Schiedsgericht als verspätet zurückgewiesen worden. In der hiergegen eingelegten Revision stellte der Kläger u. A. die neue Behauptung auf, dass er durch eine mehrere Monate andauernde schwere Krankheit verhindert gewesen sei, die gesetzliche Berufungsfrist einzuhalten.

In der auf Zurückweisung der Revision lautenden Entscheidung vom 22. Januar 1892 hat das Reichs-Versicherungsamt, davon ausgehend, dass in jener Behauptung des Klägers der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Berufungsfrist zu finden sei, zunächst angenommen, dass dieselben Grundsätze, welche in Betreff der Zulässigkeit der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen Versäumung

einer Frist auf Grund erheblicher Hinderungsgründe für das Gebiet der Unfallversicherung zur Anerkennung gelangt sind (zu vergleichen Rekursentscheidung 325, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1887 S. 134), im Allgemeinen auch für das Verfahren in den Angelegenheiten der Invaliditäts- und Altersversicherung zu gelten haben. Alsdann heisst es in den Gründen der Entscheidung weiter:

Ein wesentlicher Unterschied besteht indessen bezüglich dieses Punktes zwischen dem Verfahren nach dem Unfallversicherungsgesetz und dem nach dem Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz. Während in jenem Verfahren das Reichs-Versicherungsamt, bei gleicher Behauptung des Rentenbewerbers in der Rekursinstanz, sich darüber schlüssig zu machen hätte, ob der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand rechtzeitig gestellt und gesetzlich begründet worden, bietet das Rechtsmittel der Revision, wie es in den §§ 80 und 81 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zur Einführung gelangt ist, für eine solche Beschlussfassung keinen Anhalt, weil die Prüfung des Reichs-Versicherungsamts sich nur darauf zu erstrecken hat, ob ein Revisionsgrund im Sinne des § 80 Abs. 2 Ziff. 1 und 2 a. a. O. vorliegt, und weil bei dieser Prüfung die Lage der Sache zur Zeit der Verkündung der angegriffenen Entscheidung allein maassgebend ist, eine Berücksichtigung neuer thatsächlicher Anführungen beider Theile mithin nicht stattfinden kann.

Glaubte daher der Kläger nachweisen zu können, dass in der That schwere Krankheit als ein ausserhalb seines Willens liegender — objektiver — Hinderungsgrund es ihm unmöglich gemacht habe, rechtzeitig die Berufung einzulegen, so musste er mit dem Antrage auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand sich von Neuem an das Schiedsgericht wenden und denselben in Gemässheit des § 214 Nr. 1 und 2 der Civilprozessordnung begründen. Die Revisionsinstanz kann mit einem solchen Antrage nur dann befasst werden, wenn er bereits dem Schiedsgericht gegenüber geltend gemacht worden ist und dieses über ihn entschieden hat.

Nr. 105. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 22. Januar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 11/12. S. 108. Ziff. 42.]

Ist thatsächlich festgestellt, dass zur Herstellung eines Bürgersteiges der unterliegende Grund und Boden in Anspruch genommen und der Nutzung und Verfügung des Eigenthümers entzogen wird, so ist ein Entschädigungsanspruch gemäss § 4 des Preuss. Ges. vom 11. Mai 1842 begründet.

Es handelt sich um einen Streit über die Anwendung des § 24 der städtischen Baupolizeiordnung hier nicht. Die Kl. machen nur geltend, dass durch jene Verfügungen, welche auf Herstellung des Bürger-

steiges an ihrem Grundstücke gerichtet sind, der dazu erforderliche Terrainstreifen als Theil der öffentlichen Strasse in Anspruch genommen, und ihnen so das Eigenthum desselben entzogen werde, dafür aber die Bekl. Entschädigung zu leisten gesetzlich verpflichtet erscheine. Auf einen Anspruch der Art findet aber nicht der § 127 des Gesetzes über die Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 Anwendung, derselbe ist vielmehr, wie das O.L.G. zutreffend annimmt, nach der Vorschrift des § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842, welche anerkanntermaassen auch unter Herrschaft der neuen Verwaltungsgesetze in Kraft besteht, zu beurtheilen. Vergl. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze 10. Aufl., Bd. 1, S. 133. Dass nun aber hier die Voraussetzungen des § 4 cit. vorliegen, hat das O.L.G. in eingehender Darstellung ohne Rechtsirrthum festgestellt. Wenn demgegenüber von der Revision gerügt wird, dass das O.L.G. hier eine thatsächliche Entziehung des Eigenthums zu Unrecht annehme, da weder eine körperliche Wegnahme des fraglichen Terrains, noch eine Einverleibung desselben in die Strasse stattgefunden habe, bisher auch eine exekutivische Durchführung der fraglichen Verfügungen nicht erfolgt sei, so erscheint das verfehlt. Das B.U. stellt thatsächlich fest, — und darauf kommt es entscheidend an, — dass mit der geforderten Anlage des Bürgersteiges die Inanspruchnahme des unterliegenden Grund und Bodens nothwendig verbunden sei, und durch die Herstellung dieser Anlage den Kl. jedes Nutzungs- und Verfügungsrecht bezüglich des letzteren entzogen werde. Dass rechtsbegrifflich auch der Bürgersteig einen Theil der öffentlichen Strasse bilde, hat das O.L.G. unter Hinweisung auf § 1 Abs. 3 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 und die Vorschriften der Baupolizeiordnung, auf Grund deren die fraglichen Verfügungen erlassen worden, zutreffend hervorgehoben. Der Umstand endlich, dass das Zwangsverfahren bezüglich der fraglichen Anlage bisher nicht weiter durchgeführt worden, kann mit Rücksicht auf den schwebenden Rechtsstreit, sowie die festgestellte Thatsache, dass von der Polizeiverwaltung auf der Herrichtung des Bürgersteiges nach wie vor bestanden wird, wie das O.L.G. zutreffend erwägt, für die Entscheidung der Sache nicht in Betracht kommen.

Nr. 106. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

2. Senat. Vom 26. Januar 1892.

[Preuss. Verw.Bl. XIII. Nr. 27. S. 311.]

Der Reichs- (Eisenbahn-) Fiskus unterliegt nicht der Gemeinde-Einkommensteuerpflicht.

Der Bürgermeister zu Völklingen hat den Reichs-Eisenbahnfiskus zur Gemeinde-Einkommensteuer veranlagt. Das angesetzte Einkommen ist das wegen der Station Völklingen (Station der Reicheisenbahn Diedenhofen-

Völklingen, daneben zugleich Station der Staatseisenbahn Trier-Saarbrücken-Saargemünd) aus dem Eisenbahnbetriebe fliessende. Gegen diese Veranlagung ist nach vergeblichem Einspruche Klage erhoben mit dem Antrage, die geschehene Heranziehung als unzulässig aufzuheben. Gegen das diesem Antrage entsprechende Urtheil des Kreisausschusses hat Bekl. Berufung und gegen das die Berufung zurückweisende Urtheil des Bezirksausschusses noch Revision eingelegt.

Streitig war nur die Kommunalabgabenpflicht an sich, wogegen der Betrag der geforderten Abgabe nicht bemängelt war. Ueberhaupt bestand in thatsächlicher Beziehung keine Differenz, auch darüber nicht, dass es sich um Einkommen aus einer vom Deutschen Reiche, nicht etwa von dem Lande Elsass-Lothringen, betriebenen Eisenbahnunternehmung handle. Während in Beziehung auf die streitige Rechtsfrage die Erklärungen der Parteien sich nicht allein darüber verbreiteten, ob das Regulativ für die Gemeinde-Einkommensteuer in der Gemeinde V. und das Preuss. Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1885 eine Grundlage für die geforderte Abgabe darbieten, sondern auch darüber, ob Ortsrecht und Landesgesetz ohne reichsgesetzliche Ermächtigung solche Grundlage überhaupt darbieten können, hat sich die Entscheidung des Bezirksausschusses auf die Erörterung der ersteren Frage, zur Verneinung derselben gelangend, ausdrücklich beschränkt.

Gegen diese Entscheidung Revision einlegend, hat Bekl. wiederum nach beiden Richtungen die Berechtigung seiner Forderung nachzuweisen versucht, dafür aber, dass in der Vorentscheidung der § 1 Kommunalabgabengesetz unrichtig ausgelegt sei, besonders das geltend gemacht: in Ermangelung ausdrücklicher Befreiung unterliege der Reichsfiskus ebenso wie der Landesfiskus der Besteuerung durch die Gemeinde, da in allen Dingen, in welchen nicht die Souveränität des Reiches sich wirksam erweise, das Reich juristische Person bleibe oder dem Landesfiskus gleichgestellt sei; nur auf den Wortlaut des Kommunalabgabengesetzes komme es an, da bei den unmittelbar vorangegangenen Berathungen des Jahres 1885 von der Kommunalabgabenpflicht des Reichsfiskus überhaupt nicht besonders gesprochen sei, bei den Berathungen über die älteren Gesetzentwürfe aber sowohl die Gründe dafür als dawider erwogen seien.

Das O.V.G. bestätigte jedoch die Vorentscheidung.

„Zutreffend ist in der Vorentscheidung der Steuerforderung des Bekl. die Berechtigung schon deshalb abgesprochen, weil ein dahin gehendes Besteuerungsrecht der Gemeinden in dem Kommunalabgabengesetze vom 27. Juli 1885 die vermeinte Grundlage nicht findet. Das Ortsregulativ der Gemeinde V. hat Bestimmungen, welche sich mit denen des § 1 des allegirten Gesetzes decken, darf auch weitergehende Bestimmungen als

diese nicht enthalten, da andere gesetzliche Bestimmungen seit Erlass dieses Gesetzes, soweit es sich um die Gemeinde-Einkommensteuer der juristischen Personen und des Fiskus handelt, nach wiederholt in der diesseitigen Rechtsprechung anerkanntem Grundsatze nicht konkurriren, diese Materie vielmehr erschöpfend und einheitlich in dem Kommunalabgabengesetze einstweilen geregelt ist. — Entscheidend ist daher, ob dieses Gesetz eine Heranziehung des Reichseisenbahnfiskus zur Gemeinde-Einkommensteuer angeordnet oder zugelassen hat. Dies ist nicht der Fall. Dass das Gesetz, welches vom Staatsfiskus ausdrücklich und unter Beschränkung auf ganz bestimmte fiskalische werbende Vermögensbeziehungen handelt, den Reichsfiskus in irgend einer oder in jeder Beziehung stillschweigend unter die juristischen Personen eingereiht und damit abgabenpflichtig zu machen beabsichtigt hätte, erscheint nach dem Wortlaute und dem hieraus unmittelbar sich ergebenden Sinne ausgeschlossen. Ist es doch für erforderlich gehalten, sogar die Gemeinden und weiteren Kommunalverbände nicht lediglich unter die juristischen Personen stillschweigend einzubeziehen, sondern noch ausdrücklich zu erwähnen (§ 1 a. a. O.). Dazu kommt, dass das Gesetz, über dessen Entstehung nicht allein die Verhandlungen der gesetzgebenden Factoren vom Jahre 1885, sondern auch die aus den vorhergehenden Jahren, besonders aus 1884, Aufschluss geben, unter der erklärten Absicht, den Reichsfiskus nicht als steuerpflichtig zu behandeln, zu Stande gekommen ist, wobei die Regierungsvorlage von 1884 davon ausging, dass ohne reichsgesetzliche Ermächtigung die Landesgesetzgebung nicht befugt sei, das Reich einer staatlichen oder kommunalen Besteuerung zu unterwerfen. Die betreffenden Ausführungen in der Vorentscheidung sind durchweg zutreffend, die bezüglichen Angriffe der Revision nicht geeignet, die entgegengesetzte Auffassung zu begründen (vergl. Drucks. Nr. 104 u. 221 des Abg.-H. 15 Leg.-Per. II. Sess. 1883/84, Drucks. Nr. 13 des Abg.-H. 15 Leg.-Per. III. Sess. 1885; Sten. Ber. d. Verh. d. Abg.-H. vom 5. Mai 1884 S. 2322, desgl. d. Verh. d. H.-H. vom 28. Februar 1885 S. 106 — vergl. auch Herrfurth und Nöll, Kommunalabg.-Ges. 2. Aufl. S. 41 ff.). Auch darauf mag noch hingewiesen werden, dass in dem Gesetzentwurfe, betr. die Aufbringung der Gemeindeabgaben, vom 14. November 1877 § 15 eine ausdrückliche Befreiung sowohl des Reichsfiskus als des Staatsfiskus vorgesehen war, wofür den Motiven zufolge ein Aequivalent in der stärkeren Heranziehung mit Zuschlägen zur Grund- und Gebäudesteuer analog dem § 14 Abs. 3 der Kreisordnung erblickt wurde; im Gegensatze dazu erfolgte später die obenerwähnte Lösung dieser Frage dahin, dass für den Staatsfiskus die Bestimmungen getroffen wurden, welche jetzt der § 1 Abs. 2 Ges. v. 27. Juli 1885 enthält, von Bestimmungen hinsichtlich des

Reichsfiskus aber gänzlich abgesehen wurde (vergl. Sten. Ber. d. Abg.-H. 1877/78 I. Sess. Nr. 72 S. 634, 654). Hieraus ergiebt sich, ohne dass es der Erörterung der weiter von den Parteien berührten Streitfrage bedarf, dass die Vorentscheidung, indem sie dazu gelangt ist, der Klage stattzugeben, frei von Rechtsirrthum und ohne wesentliche Mängel des Verfahrens ergangen ist.“

Nr. 107. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 28. Januar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 15/16. S. 140. Ziff. 41.]

§ 317 R.Str.G.B. Vorsätzliche Begehung von Handlungen gegen eine zu öffentlichen Zwecken dienende Telegraphen-Anlage.

Der Vorsatz in § 317 Str.G.B. bezieht sich nicht bloss auf die Handlung an sich, sondern auch auf ihre Folgen. Es geht dies gerade bezüglich der Fassung, welche der § 317 Str.G.B. durch das Gesetz vom 13. Mai 1891 erhalten hat, sowohl aus dem Wortlaute als auch aus der Entstehungsgeschichte des neu gefassten Paragraphen hervor. Der Vorsatz kann jedoch, wie sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergiebt und in der jenes Gesetz vorberathenden Kommission des Reichstages auch ohne Widerspruch anerkannt wurde, auch ein dolus eventualis sein derart, dass es genügt, wenn der Thäter die beschädigende Handlung vorsätzlich vorgenommen und hierbei das Bewusstsein, dass die Handlung die sich aus ihr ergebenden Folgen für den Telegraphenbetrieb haben könne, mit dem Willen, diese Folgen eventuell auf sich zu nehmen, gehabt hat.

Nr. 108. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 1. Februar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 15/16. S. 139. Ziff. 39.]

§§ 303, 304, 318, 318a R.Str.G.B. Vorsätzliche und rechtswidrige Beschädigung und Gefährdung einer öffentlichen Fernsprechanlage.

Das angefochtene Urtheil stellt fest, dass der Angeklagte vorsätzlich und rechtswidrig einen Isolator der öffentlichen Fernsprechanlage beschädigt und hierdurch fahrlässiger Weise den Betrieb dieser Anlage gefährdet hat, und nimmt ideale Konkurrenz zwischen jenem vorsätzlichen und diesem fahrlässigen Vergehen an. Dies erscheint nicht rechtsirrig. Die vorsätzliche Verletzung fremden Eigenthums kann sehr wohl mit einer fahrlässigen Gefährdung der Sicherheit eines öffentlichen Fernsprechbetriebes in einer Handlung des Thäters sich vereinigen. Ferner stellen sich die Vorschriften der §§ 318, 318a Str.G.B. im Verhältniss zu den Bestimmungen der

§§ 303, 304 Str.G.B. nicht als die spezielleren Normen dar, welche deshalb die Anwendung der allgemeinen Vorschrift von selbst mit Nothwendigkeit ausschliessen. Der Thatbestand der §§ 303, 304 Str.G.B. geht in demjenigen der §§ 318, 318a Str.G.B. nicht auf.

Nr. 109. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 2. Februar 1892.

Die kurze zweijährige Verjährung des § 1 Ziff. 6 der Preuss. Verord. vom 6. Juli 1845 bezieht sich nur auf Lohn, Frachtgeld und Erstattung von Auslagen.

Die auf Grund des § 1 Ziff. 6 der Verordnung vom 6. Juli 1845 vorgeschützte Einrede der kurzen Verjährung ist von dem B.-R. ohne Rechtsirrthum zurückgewiesen worden. Jene — nach den in Bd. 5 S. 358 und 361 der Entsch. des R.G. ausgesprochenen Grundsätzen an sich der Revision zugängliche — gesetzliche Vorschrift unterwirft: „Forderungen der Fuhrleute . . . hinsichtlich des Fuhrlohns, des Frachtgeldes und ihrer Auslagen“ der kurzen Verjährung von zwei Jahren. Sie trifft nach Geist und Wortlaut nur zu, wenn der Anspruch, um den es sich handelt, seinem Gegenstande nach auf Lohn, Frachtgeld und Erstattung von Auslagen geht, nicht auch, wenn, wie hier, die Leistung des Interesses wegen Vertragsbruchs des Gegenkontrahenten in Frage steht.

Nr. 110. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 9. Februar 1892.

§ 350 Str.G.B. Unterschlagung in amtlicher Eigenschaft empfangener Gelder.

Diese Vorschrift beschränkt sich nicht auf die Zueignung solcher Gelder, welche ein Beamter Kraft seiner amtlichen Zuständigkeit in Empfang genommen hat. Andererseits umfasst § 350 Str.G.B. solche Fälle nicht, in denen die Amtsthätigkeit nicht unmittelbar den Anlass zur Empfangnahme von Geldern bietet, diese vielmehr nur bei Gelegenheit irgend einer amtlichen Thätigkeit gezahlt werden oder lediglich aus persönlichem Vertrauen zu dem Beamten als einem muthmaasslich besonders zuverlässigen Boten oder Zahlungsvermittler. Unbefugte Empfangnahmen von Geld fallen aber dann in den Bereich des § 350 Str.G.B., wenn der Beamte durch sein Verhalten als solcher in dem Zahlenden die irrige Voraussetzung hervorgerufen oder unterhalten hat, als werde die Zahlung an einen zur Empfangnahme berufenen Beamten geleistet.

Nr. 111. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 9. Februar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 18/19. S. 173. Ziff. 58.]

Für die Klage, einen Defektenbeschluss aufzuheben, sind die Civilgerichte nicht kompetent. Preuss. Verord. vom 24. Januar 1844.

Mit der vorliegenden Klage ist beantragt, den in Rede stehenden Defektenbeschluss, welchen der beklagte Bürgermeister auf Grund der Verordnung vom 24. Januar 1844 erlassen hat, als unzulässig und unbegründet aufzuheben. Ein solcher Antrag hat nun aber, wie das O.L.G. mit Recht annimmt, nicht eine bürgerliche Rechtsstreitigkeit zum Gegenstande, unterliegt vielmehr gesetzlich der Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden. Allerdings lässt § 16 der bezüglichen Verordnung einem Beschlusse der Art gegenüber, soviel die Verbindlichkeit zum Ersatze und die Höhe desselben angeht, den Rechtsweg zu; es ist aber letzterer, während die formellen Voraussetzungen des Beschlusses der richterlichen Prüfung entzogen sind, grundsätzlich auf jene materiellen Fragen beschränkt, und kann namentlich auch eine dementsprechende Klage nicht auf „Aufhebung des Beschlusses" gerichtet werden, wie das bereits vom R.G. ausgesprochen ist. Vergl. Entsch. Bd. XII S. 144. In der gegenwärtigen Sache ist nun der obenerwähnte Antrag, der den Defektenbeschluss als unzulässig und unbegründet aufgehoben wissen will, in beiden Vorinstanzen vom Kl. unverändert aufrecht erhalten worden, und es hat deshalb das O.L.G. mit Grund angenommen, dass der erhobenen Klage, so wie sie angestellt worden, auch wenn man sie von dem Gesichtspunkte einer Feststellungsklage beurtheile, nicht aufzuhelfen sei.

Nr. 112. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 11. Februar 1892.

[Preuss. Verw.Bl. XIII. Nr. 27. S. 315.]

Krankenversicherung der Arbeiter. Verlust des Krankengeldes bei vorsätzlicher Herbeiführung der Krankheit durch das Kassenmitglied.

Der § 26 Abs. 4 Krankenvers.-Ges. lautet: „Durch das Kassenstatut kann bestimmt werden, dass Mitgliedern, welche sich die Krankheit vorsätzlich . . . zugezogen haben, das statutenmässige Krankengeld garnicht oder nur theilweise zu gewähren ist". Nach dieser Vorschrift tritt der Verlust des Krankengeldes nicht schon dann ein, wenn die Krankheit durch eigenes Verschulden des Mitgliedes herbeigeführt ist, oder wenn

das Mitglied das schädigende Ereigniss vorsätzlich herbeigeführt hat, obwohl es hätte überzeugt sein müssen, dass es sich durch dasselbe die Krankheit zuziehen werde, sondern erst dann, wenn die Absicht des Mitgliedes darauf gerichtet war, sich die Krankheit zuzuziehen; der Wille des Kassenmitgliedes muss auf Herbeiführung der Krankheit gerichtet sein. Fehlt es an diesem Willen und geht der Wille nur dahin, dass das Ereigniss eintritt, welches die Krankheit zur Folge hat, so ist zwar das körperschädigende Ereigniss, aber nicht die Krankheit vorsätzlich herbeigeführt. Auf Letzteres kommt es allein an. Vorliegend war das Mitglied zwar vorsätzlich aus dem Fenster gesprungen und hatte sich durch diesen Sprung die Krankheit, einen Knöchelbruch, zugezogen; es war aber nicht behauptet, dass es sich den Knöchelbruch absichtlich zugezogen habe. Das Oberverwaltungsgericht, III. Senat, hat daher in dem Urtheile vom 11. Februar 1892 (Nr. III 143) die Krankenkasse verurtheilt, dem klagenden Ortsarmenverbande die Kosten für Kur und Verpflegung zu erstatten.

Nr. 113. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 15. Februar 1892.

Krankenversicherung der Arbeiter. — Die auf die Armenverbände etc. durch nothwendige Zession übergegangenen Forderungen der Kassenmitglieder gegen ihre Krankenkassen verjähren im Geltungsbereiche des A.L.R. erst in 30 Jahren. — Das im § 57 Abs. 5 K.V.G. vorgesehene Pauschquantum ist für jeden Tag der Krankheit zu zahlen.

Die Werkstätten-Krankenkasse für die Eisenbahn-Hauptwerkstätte zu Breslau (Märkisch) — eine Betriebs-Krankenkasse im Sinne der §§ 59 ff. Ges., betr. die Krankenversicherung der Arbeiter, vom 15. Juni 1883 — gewährt nach § 9 ihres Statutes vom 25. Mai 1884 in der Fassung des Nachtrages vom 18. Juni 1886 jedem Kassenmitgliede für seine erkrankten Familienangehörigen bis zur Dauer von 26 Wochen freie ärztliche Behandlung, auch mit der Maassgabe Arzneien, Brillen, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel, dass ihr ein Viertel der Kosten dieser Leistungen von dem Kassenmitgliede zu ersetzen ist.

Die verehelichte Stellmacher S. wurde am 26. Juli 1887, zu einer Zeit, zu welcher ihr Ehemann Mitglied der gedachten Kasse war, wegen Bauchfellentzündung von dem Ortsarmenverbande der Stadt Breslau in das Krankenhaus zu Allerheiligen aufgenommen und darin bis zum 24. Oktober 1887 ärztlich behandelt und verpflegt.

Mit der Behauptung, dass die Aufnahme der verehelichten S. in das Krankenhaus wegen ihrer Mittellosigkeit sowie wegen der Schwere ihrer

Krankheit nothwendig gewesen sei und im Wege der öffentlichen Armenpflege stattgefunden habe, klagte der Ortsarmenverband Breslau unter Bezugnahme auf § 57 Abs. 2 Krankenvers.-Ges. vom 15. Juni 1883 gegen die gedachte Kasse auf Ersatz der durch die Verabfolgung ärztlicher Behandlung, Arzneien und Heilmittel an die S. in der Zeit vom 26. Juli bis zum 24. Oktober 1887, also während 90 Tagen, entstandenen Kosten welche er, nachdem Seitens der Bekl. mitgetheilt worden war, dass der Ehemann S. in den Monaten Juli bis Oktober 1887 einen Arbeitsverdienst von 3,40 *ℳ* täglich gehabt habe, der Vorschrift in § 57 Abs. 5 a. a. O. gemäss auf 76,50 *ℳ*, d. i. auf den 90fachen Betrag der Hälfte desjenigen Krankengeldes berechnete, welches dem Ehemanne S. im Falle einer durch Krankheit hervorgerufenen Erwerbsunfähigkeit hätte gezahlt werden müssen.

Von der beklagten Kasse wurde Abweisung der Klage beantragt, weil die Ehefrau S. zur Zeit ihrer Aufnahme in das Hospital nicht hülfsbedürftig im Sinne der Armengesetzgebung gewesen sei. Der Ehemann S. sei bei seinem täglichen Arbeitsverdienste von 3,40 *ℳ*, und da er für seine Ehefrau gegen die Kasse Anspruch auf Unterstützung gehabt habe, sehr wohl im Stande gewesen, sich, seine Ehefrau und seine beiden schulpflichtigen Kinder (eine 19jährige Tochter habe eigenen Verdienst) zu unterhalten, auch seiner kranken Ehefrau die nothwendige Pflege angedeihen zu lassen. S. selbst habe diese Thatsache und ferner, dass seine Ehefrau ohne seine Zustimmung in das Hospital aufgenommen worden sei, in einem an den Magistrat zu Breslau am 20. Dezember 1889 gerichteten Schreiben anerkannt. Auch nach der Natur der Krankheit sei die Aufnahme der S. in das Hospital nicht nothwendig gewesen. — Eventuell wurde von der Bekl. behauptet, dass der Ersatzanspruch des Klägers verjährt, unter allen Umständen aber zu hoch berechnet sei, weil das in § 57 Abs. 9 Ges. vom 15. Juni 1883 als Ersatz der freien ärztlichen Behandlung, Arznei und Heilmittel vorgesehene Pauschquantum ebenso wie das Krankengeld nur für die in die Krankheit entfallenden Arbeitstage, nicht aber auch für die Sonntage, zu zahlen sei.

Kläger entgegnete, dass der Ehemann S., wie von diesem in einer mit ihm am 9. April 1891 aufgenommenen Verhandlung anerkannt worden sei, von dem Kassenarzt der Bekl. den Rath, seine Frau in das Hospital aufnehmen zu lassen, erhalten habe und mit der Aufnahme in das Krankenhaus einverstanden gewesen sei. Die Aufnahme in ein Krankenhaus sei nothwendig gewesen, weil die S. — wie der Ehemann gleichfalls in der gedachten Verhandlung anerkannt habe — in ihrer Wohnung, welche nur aus einer Stube und einer Entreeküche bestanden und fünf Personen zum Aufenthalt gedient habe, die bei ihrer schweren Krankheit nothwendige

Pflege nicht habe finden können. Der Ehemann sei nicht im Stande gewesen, die Kosten einer Krankenhauspflege zu bezahlen.

Der Bezirksausschuss wies die Klage zurück. Auf Revision des Klägers hob das O.V.G. jedoch diese Entscheidung auf und verurtheilte die Beklagte zur Zahlung von 76,50 *M.* an den Kläger.

„Die Entscheidung des Bezirksausschusses beruht auf der Annahme, dass die Behauptungen der Bekl. über das Verhalten des Ehemannes S. während der Kur und Verpflegung seiner Ehefrau in der Krankenanstalt, wie sie sich aus dem Schreiben des S. an den Magistrat zu Breslau vom 20. Dezember 1889 ergeben, von dem Kläger nicht bestritten worden seien, und danach anzunehmen sei, die Aufnahme der Ehefrau S. in die Krankenanstalt habe nicht auf Grund der dem Kläger obliegenden armenrechtlichen Verpflichtungen stattgefunden. Die sich aus dem gedachten Schreiben ergebenden Behauptungen gehen dahin, dass die Ehefrau S. ohne Zustimmung ihres Ehemannes in die Krankenanstalt aufgenommen worden, und der Ehemann im Stande gewesen sei, seiner Ehefrau in seiner Wohnung die nothwendige Pflege zu gewähren. Sie sind von dem Kläger unter Vorlegung der mit dem Ehemanne S. am 9. April 1891 aufgenommenen Verhandlung in dem Schriftsatze vom 10. April 1891 bestritten worden. Die Entscheidung des Bezirksausschusses ist daher auf eine bestrittene, zu Unrecht als nicht bestritten angenommene Behauptung der Bekl. begründet und unterliegt deshalb der Aufhebung.

Bei freier Beurtheilung erscheint nicht zweifelhaft, dass die schwer erkrankte Ehefrau S. am 26. Juli 1887 nicht ohne Gefahr für ihr Leben und ihre Gesundheit in ihrer Wohnung verbleiben konnte, welche — wie von der Bekl. nicht bestritten worden ist — nur aus einer Stube und einer Entreeküche bestand und fünf Personen zum Aufenthalt diente. Dass S. Vermögen besessen hätte, ist nicht behauptet. Bei einem Arbeitsverdienste von 3,40 *M.* täglich, mit dem er auch zwei schulpflichtige Kinder zu unterhalten hatte, konnte er die Kosten einer anderweiten Unterbringung nicht sofort bestreiten. Unter diesen Umständen war Kläger zum Eintreten verpflichtet. Dadurch, dass er den Ehemann S. durch Aufnahme der Ehefrau in ein Krankenhaus unterstützt hat, sind auf ihn (§ 57 Abs. 2 und § 65 Abs. 5 Ges. vom 15. Juni 1883) diejenigen Ansprüche übergegangen, welche der Ehemann für seine Ehefrau gegen die Beklagte auf Grund der Vorschriften in § 9 des Statutes vom 25. Mai 1884 in der Fassung des Nachtrages vom 18. Juni 1886 gegen die beklagte Betriebs-Krankenkasse besass. Der von der letzteren unter Bezugnahme auf die Vorschriften in § 1 zu 3 der Vorordnung über die Einführung kürzerer Verjährungsfristen vom 31. März 1838, denen zufolge mit dem Ablauf von zwei Jahren die Forderungen der „Verpflegungs-

anstalten aller Art für Unterhalt" verjähren, erhobene Einwand, dass die gedachten Ansprüche verjährt seien, ist hinfällig. Auch wenn die Armenverbände Verpflegungsanstalten im Sinne des § 1 zu 3 a. a. O. sein sollten, wie die Beklagte im Widerspruch mit den Ausführungen in dem Erkenntnisse des Obertribunals vom 29. Januar 1866 — Entsch. Bd. 56 S. 76 — annimmt, würden die Anordnungen des § 1 zu 3 a. a. O. keine Anwendung finden, weil Kläger die auf ihn durch nothwendige Cession übergegangene Forderung des Kassenmitgliedes S. gegen seine Krankenkasse geltend macht, diese Forderung aber den Vorschriften über die Verjährung der Forderungen nicht der „Verpflegungsanstalten aller Art", sondern der Mitglieder der Betriebs-Krankenkassen gegen die letzteren unterliegt (§ 402 I 11 und §§ 46 bis 48 I 16 A. L. R.). Ueber die Verjährung dieser Forderungen der Mitglieder der Betriebs-Krankenkassen bestehen reichsgesetzliche Vorschriften überhaupt und für das Geltungsgebiet des Preuss. A. L. R. besondere landesgesetzliche Anordnungen nicht. Im Geltungsbereiche des A. L. R. verjähren sie daher erst in 30 Jahren.

Gegen die Höhe des von dem Kläger auf 76,50 m berechneten Ersatzes ist von der Bekl. nur eingewendet worden, dass das im § 57 Abs. 5 Ges. v. 15. Juni 1883 vorgesehene Pauschquantum nicht für jeden der 90 Kalendertage, während welcher die Ehefrau S. im Krankenhause Kur und Verpflegung erhalten hat, sondern nur für diejenigen Arbeitstage zu erstatten sei, die in jene 90 Tage gefallen sind. Der Einwand ist unbegründet. Nach dem Wortlaute des Abs. 5 a. a. O. besteht kein Anhalt für die Annahme, dass das Pauschquantum nicht für jeden Tag der Krankheit zu zahlen sei.

Nr. 114. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 22. Februar 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 22/23. S. 108. Ziff. 29.]

§ 333 R. Str. G. B. Die objektive Bestechung setzt das Anbieten etc. von Vortheilen für zukünftige Amtshandlungen voraus.

Das Anbieten von Belohnungen für bereits begangene Amtspflichtverletzung begründet nicht den Thatbestand der Bestechung im Sinne des §§ 333 Str. G. B. Entscheidend ist aber hierfür allein die Meinung und Absicht des Bestechenden; er muss die pflichtwidrige Amtshandlung, zu der er den Beamten bestimmen will, für eine zukünftige halten und seine Absicht muss darauf gehen, solche durch Angebot etc. herbeizuführen. Das Vorhandensein dieser Meinung und Absicht genügt aber; der Thatbestand der Bestechung wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass, dem

Anbietenden unbewusst, die Amtshandlung, deren Unterlassung herbeigeführt werden sollte, durch den Beamten bereits pflichtmässig vorgenommen war.

Nr. 115. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 24. Februar 1892.

Die Rechte der Anlieger einer öffentlichen Strasse erstrecken sich nicht auf die ausschliessliche Benutzung derselben.

Der von der Revision aufgestellte Rechtsgrundsatz, dass dem Eigenthümer eines an einer städtischen Strasse belegenen Hauses das dingliche Recht zustehe, die Strasse zu allen wirthschaftlichen Zwecken seines Hauses ungeschmälert zu benutzen, ist in dieser Allgemeinheit weder vom R. G. in dem Bd. 7 S. 213 fg. der Entsch. in Civilsachen abgedruckten Urtheil oder sonst anerkannt, noch aus dem A. L. R. oder den in dessen Geltungsbereich geltenden Gesetzen herzuleiten. In dem oben angezogenen Erkenntniss des I. Hülfssenats ist zwar eine auf stillschweigendem Vertrag beruhende Dienstbarkeit an der städtischen Strasse zu Gunsten der an derselben errichteten Gebäude angenommen, als deren Inhalt aber nur bezeichnet, dass die Strasse „in erster Linie für die daran gebauten Häuser als nothwendiges Kommunikationsmittel diene, und ihnen zugleich den ihnen für die Befriedigung ihres Lichtbedürfnisses wesentlichen freien Raum gewähre", und weiter die Beschränkung hinzugefügt, dass „die Befugnisse der Adjazenten an der Strasse stets der Hauptbestimmung der letzteren untergeordnet bleiben". Wenn es an einer anderen Stelle dieses Urtheils heisst, „dass das Verhältniss der Hauseigenthümer zu der vorüberführenden Strasse nicht aufgehe in der Jedermann zustehenden Befugniss, sich der Strasse als Kommunikationsmittel zu bedienen", so hat damit nicht ein dem Umfange und Inhalte nach weitergehendes Recht der Anlieger anerkannt vielmehr nur gesagt werden sollen, dass das Recht der Anlieger von der lediglich öffentlich-rechtlichen, nach Preussischem Recht nur polizeilich geschützten Befugniss jedes anderen Verkehrsinteressenten sich „durch das *besondere* vermögensrechtliche Interesse" unterscheide, und weil auf vertragsmässigem Grunde ruhend, rechtlichen Schutz geniesse. In dem Erkenntniss des II. Hülfssenats vom 25. September 1882 (Gruchot Bd. 27 S. 893) ist zwar die Frage, ob den Eigenthümern der an eine städtische Strasse grenzenden städtischen Wohnhäuser ein *privatrechtlicher* Anspruch auf die Fortgewähr der durch diese Lage bedingten Vortheile zusteht? ohne weitere Einschränkung bejaht, aber gerade unter Hinweisung auf das oben besprochene Erkenntniss des

I. Hülfssenats. Es war damals offenbar nur streitig, ob die Lage an einer städtischen Strasse lediglich als ein thatsächlicher Vortheil oder als ein besonderes Recht im Sinne des § 75 der Einleitung zum A.L.R. zu betrachten sei; eine Ausführung über die Grenzen dieses Rechts war entbehrlich, da der Fall der Tieferlegung der Strasse vor dem betreffenden Hause dem vom I. Hülfssenat entschiedenen der Höherlegung rechtlich gleich lag. In späteren Prozessen, wo gerade die Grenze der privaten Berechtigung der Anlieger streitig war, hat denn auch das R.G. wiederholt ausgesprochen, dass dies Recht nicht weiter auszudehnen, als das Kommunikationsinteresse erfordert (Gruchot Bd. 29 S. 678), dass „das Recht des Hauseigenthümers an der Strasse nicht weiter gehe, wie sich aus der Natur und dem Zwecke der letzteren von selbst ergebe". (Gruchot Bd. 31, S. 932; Entsch. in Civilsachen Bd. 24, S. 245, Bd. 25, S. 242). Der Zweck der städtischen Strassen ist aber nicht blos der, den Einwohnern den Anbau und die Benutzung von Wohnhäusern zu erleichtern, sondern auch dem öffentlichen Verkehr zu dienen: die Theilnahme an dem allgemeinen städtischen Verkehr ist andererseits der bewegende Grund, aus welchem man sich an städtischen Strassen anbaut. Aus dieser Wechselbeziehung rechtfertigt sich die Anerkennung des Ein- und Ausganges zu und von der Strasse als Individualrecht der anliegenden Hauseigenthümer; aus dieser Wechselbeziehung ergiebt sich aber weiter, dass dieses Individualrecht kein unbeschränktes sein kann, weil mit solchem Recht sämmtlicher Anlieger der Dienst der Strasse für den örtlich und zeitlich verschiedenen öffentlichen Verkehr unvereinbar wäre. Nicht jede Erschwerung des Aus- und Eingangs aus und zu dem Hause durch den Strassenverkehr ist daher als ein Eingriff in das Individualrecht der Anlieger zu erachten, die im vorliegenden Falle behauptete Verzögerung der Ausfahrt aus dem Thorwege, wenn man das Individualrecht auch auf diese ausdehnen will, durch vorbeikommende Pferdebahnwagen um so weniger, als eine solche Verzögerung auch durch das Vorbeigehen von Fussgängern und — noch in grösserem Masse — durch im Schritt vorüberfahrende Lastwagen verursacht wird. — Derartige Störungen muss sich der berechtigte Grundeigenthümer gefallen lassen, weil sein Recht ja gerade im Zutritt zur öffentlichen Strasse besteht. Kl. verlangt nun freilich auch dafür Entschädigung, dass Wagen, die früher auf dem Strassendamm vor seinem Hause hielten, während ihre Insassen bei ihm Geschäfte erledigten, jetzt auf dem zweiten Gleise halten, dort aber den in Zwischenräumen von wenigen Minuten sich folgenden Pferdebahnwagen Platz machen müssen. Dieser Entschädigungsanspruch wäre indess nur dann begründet, wenn das Individualrecht des Kl. sich auf die ausschliessliche Benutzung der Strasse oder der betreffenden Strassenseite, soweit sein Haus an die-

selbe angrenzt, erstreckte. Ein soweit gehendes Individualrecht würde den Gemeingebrauch der Strasse gänzlich vereiteln und ist deshalb nicht anzuerkennen. Die Vortheile, die ein Geschäftshaus durch die Beschaffenheit der Strasse hat, an welcher es liegt, darunter auch die Breite der Strasse, welche ein bequemes Vorfahren und Halten von Wagen gestattet, sind vielmehr rein thatsächlicher Natur, ihre Schmälerung durch andere Einrichtungen begründet keinen Entschädigungsanspruch.

Nr. 116. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 26. Februar 1892.

Schadensersatzpflicht für Brandschaden durch Betrieb einer Feldeisenbahn.

Den vier Gemeinden A. B. C. D. ist zur Anlage und zum Betriebe einer Feldeisenbahn zwecks Bemergelung ihrer Felder von der Königlichen Regierung die Konzession ertheilt. Einrichtung und Betrieb der Bahn, letzterer auf seine Rechnung, ist durch Vertrag mit den Gemeinden auf den Bekl. übertragen, nach dessen Tode seine Erben in den Prozess eingetreten sind. Beim Betriebe dieser Bahn ist durch Funkenflug aus einer mit einem Funkenfänger nicht versehenen Lokomotive zunächst die angrenzende Weide und Haide, dann aber durch deren Vermittelung eine fiskalische Forstanlage in Brand gesetzt und stark beschädigt. Auf Grund dieser, ohne erkennbaren Rechtsirrthum vom G.B. festgestellten Thatsachen hat dasselbe in Bestätigung des Urtheils I. J. den eingeklagten Schaden dem Grunde nach zugesprochen. Es hat zwar nicht das Fehlen des Funkenfängers auf ein eigenes Verschulden des Bekl. zurückgeführt, jedoch die actio negatoria auch bezüglich des Schadenersatzes deshalb begründet angesehen, weil, wie ferner festgestellt ist, der Bekl. der Gefährlichkeit des Betriebes für die benachbarten Grundstücke sich hätte bewusst sein müssen, und dies um so mehr bei einer so abnormen Dürre, welche die Feuersgefahr erheblich erhöht habe. Diese Ausführungen befinden sich in völliger Uebereinstimmung mit den von diesem Senate in Entsch. des R.G. Bd. 17 S. 103 ff. aufgestellten Grundsätzen, von denen abzugehen auch jetzt keine Veranlassung vorliegt.

Nr. 117. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 26. Februar 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 27. S. 317.]

Schutzanspruch gegen benachtheiligende Einwirkung einer gewerblichen Anlage. § 26 Reichs-Gewerbe-Ordnung.

Die Vorschrift des § 26 Gw.O. giebt demjenigen, welcher durch die Einwirkung einer gewerblichen Anlage leidet, das Recht auf Herstellung der thunlichen mit dem Betriebe vereinbaren Einrichtungen zur Abhülfe.

Dieses Recht besteht auch dann, wenn nur solche Einrichtungen ausführbar sind, durch welche jener Zweck wenigstens theilweise erreicht wird. Kläger behauptet eventuell das Vorliegen der Möglichkeit einer solchen beschränkten Abhülfe, indem er dieselbe verlangt. Die Behauptung, dass eine gänzliche oder theilweise Abhülfe ausführbar sei, braucht Kläger nicht durch Anführen bestimmter Schutzeinrichtungen näher zu begründen, sondern der im Allgemeinen erhobene Anspruch erscheint zunächst begründet und wird nur insoweit ausgeschlossen, als die Unthunlichkeit der Abhülfe sich ergiebt (vergl. Urtheil dieses Senates vom 13. März 1891 No. 291/90). Da Kläger die Möglichkeit einer theilweisen Abhülfe behauptet hatte, so war der Ber.-Richter verpflichtet, die ihm hiermit gestellte Frage zu entscheiden und seine Entscheidung zu begründen.

Nr. 118. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 26. Februar 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 32. S. 379.]

Amt und Beamter im Sinne des § 230 und des § 359 des Reichs-Straf-Gesetzbuchs.

Der Begriff des Amtes im § 230 Str. G. B. ist nicht derselbe, welchen der § 359 Str. G. B. bei der Begriffsbestimmung des Beamten voraussetzt. Letzterer verlangt eine Anstellung der betreffenden Person im Dienste des Reichs oder im unmittelbaren oder mittelbaren Dienst eines Bundesstaats. Der § 230 fordert dagegen nur, dass der Thäter die Aufmerksamkeit vernachlässigt habe, zu der er vermöge seines Amtes, Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet war. Aus dieser Nebeneinanderstellung und dem Zweck des Gesetzes ergiebt sich, dass es hier nur auf die Art der gewählten Thätigkeit ankommt, welche, weil sie eine gewisse Erfahrung, Uebung oder Vorbildung mit sich bringt, eine höhere Verantwortlichkeit begründet. Der Charakter des Amts als eines öffentlichen, welcher dem § 359 zu Grunde liegt, ist in den Fällen des § 230 nicht maassgebend; es kann auch eine Privatbedienung sein, sofern mit ihr Geschäfte, die im gewöhnlichen Leben als amtliche bezeichnet werden, verbunden sind. Der Vorderrichter lässt es dahingestellt, ob der Angeklagte wegen etwa nicht eingeholter Bestätigung der Königl. Regierung in seinem Amte als Nachtwächter (in Preussen) für einen Beamten im Sinne des Str. G. B. angesehen werden könne. Der Vorderrichter konnte von dem Vorhandensein der für die Uebertragung eines öffentlichen Amtes bestehenden staatlichen Vorbedingungen absehen, da das Beamtenvergehen des § 340 Str. G. B., welches eine vorsätzliche Körperverletzung voraussetzt, nicht vorlag.

Nr. 119. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 27. Februar 1892.

Berücksichtigung der bisherigen Benutzungsart eines enteigneten Grundstücks bei der Abschätzung gemäss § 10 Abs. 1 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Berechnung des bezüglichen Geldbetrages.

Der Ber.-Richter erkennt grundsätzlich an, dass der Kaufwerth eines geeigneten Ersatzgrundstücks einen Faktor (Maassstab) für die dem Kläger gebührende Geldentschädigung bilde, so dass die Entschädigung über den Kaufwerth des Ersatzgrundstückes nicht hinausgehen dürfe. Er lehnt aber eine Berechnung der Entschädigungsforderung nach den Kosten des Erwerbes und der Herrichtung des vorgeschlagenen Ersatzstückes deshalb ab, weil es Voraussetzung einer Schadensberechnung auf dieser Grundlage sei, dass das Ersatzstück sich nach allen seinen objektiven Eigenschaften als gleich nutzbar mit dem enteigneten in dem Augenblicke darbiete, in welchem der Entschädigungsberechtigte einen rechtlichen Anspruch auf dasselbe erwarb. Eine gewisse Thätigkeit zur Gewinnnng des Ersatzstückes sei dem Letzteren wohl zuzumuthen, nämlich die der Anschaffung, nicht aber eine mit erheblicher Arbeit verbundene Umgestaltung, wie sie vorliegenden Falles nöthig sein würde, dies auch nicht unter vollständiger Vergütung der Umgestaltungskosten, zumal sich noch hinterher nicht vorauszusehende Momente ergeben könnten, welche die vorher vorhandene gleiche Nutzbarkeit des Ersatzstückes wieder herabsetzen könnten. Anscheinend mit Grund weise Kläger gegen die Gleichwerthigkeit des Ersatzstückes auch auf die umständliche und gefährliche Handhabung der nöthigen Drehscheibe und auf die durch Abschrägung des Platzes entstehenden ungünstigen Wasserabflussverhältnisse hin. Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrthum. Der § 10 Abs. 1 Enteignungs-Ges., auf welchen der Ber.-Richter hinweist, findet überhaupt nicht unmittelbare Anwendung; er trifft den Fall der Abschätzung nach der seitherigen thätsächlichen Benutzungsart des enteigneten Grundstückes. Aber wenn die Benutzungsfähigkeit des Grundstückes für ein bisher nicht darauf betriebenes Gewerbe geschätzt werden soll, so bedarf es keiner besonderen Gesetzesvorschrift, um den selbstverständlichen Satz zu rechtfertigen, dass der Enteignete voll entschädigt ist, wenn er die Kosten des Erwerbes und der Einrichtung eines anderen Grundstückes erhält, auf welchem erweislich der Betrieb in gleicher Art und mit gleichem Vortheile möglich ist. Ebenso im Falle der Theilenteignung: kann die durch dieselbe eintretende Werthsverminderung des Restgrundstückes durch neue Einrichtungen auf dem Restgrundstücke selbst gehoben werden, so kann

die Werthsverminderung nicht richtiger als nach den Kosten dieser neuen Einrichtungen geschätzt werden; dass vorliegend ausserdem noch der Erwerb eines anstossenden Landstückes und dessen Einrichtung nöthig werden würde, ändert grundsätzlich nichts. Erforderlich ist nur, dass mit Zuhülfenahme eines solchen Landstückes die Werthsverminderung ausgeglichen werden kann. Dazu muss, entgegen der Ansicht des Rev.-Beklagten, dargethan werden, dass ein bestimmtes Landstück zur Verfügung steht, welches diejenigen Einrichtungen möglich macht, die zur Wiederherstellung der durch die Theilenteignung gestörten Benutzungsfähigkeit des Restgrundstückes nöthig sind, und ein solches Landstück hat Rev.-Kläger bezeichnet. Dass das zu Hülfe zu nehmende Grundstück, welches im vorliegenden Falle zugleich Ersatzstück nicht für ein enteignetes, sondern für ein durch die Bahnanlage von dem Ueberreste abgetrenntes Theilstück bilden soll, diejenigen Einrichtungen, welche es zu dieser Bestimmung geeignet machen würden, schon fertig trage, ist nicht nöthig, da es nur darauf ankommt, rechnungsmässig festzustellen, wie hoch sich die aus dem Preise dieses Grundstückes und den Kosten der auf diesem, wie auf dem Grundstücke des Klägers selbst zu treffenden Einrichtungen zusammensetzenden Gesammtkosten belaufen, welche erforderlich sind, damit Kläger den Betrieb, zu welchem sein Grundstück vor der Enteignung hätte nutzbar gemacht werden können, auch nach der Enteignung ebenso wie vorher einrichten könnte. Mit der Bezahlung dieses Betrages ist der Schaden des Klägers ausgeglichen. Die gegentheilige Ansicht des Ber.-Richters lässt sich nur dadurch erklären, dass derselbe, obwohl er seine Ausführung mit dem richtigen Satz beginnt, die Entschädigung des Klägers habe nicht mit dem Ersatzstücke in natura zu erfolgen, sondern es solle dasselbe nur zur Ermittelung des Betrages der Geldentschädigung herangezogen werden, doch sich schliesslich von der Vorstellung hat leiten lassen, als solle das Ersatzstück zum Gebrauche des Klägers wirklich eingerichtet und verwendet werden. Nur aus dieser Vorstellung lassen sich Wendungen erklären wie die, das Ersatzstück müsse sich als gleich nutzbar (mit dem zu ersetzenden) in dem Augenblicke darbieten, in welchem der Entschädigungsberechtigte einen Anspruch auf dasselbe erwarb; und: der Expropriat solle nicht jeder Mühewaltung, insbesondere nicht der des Anschaffens des Ersatzstückes, enthoben sein, aber eine erhebliche umgestaltende Thätigkeit sei ihm nicht anzusinnen.

Nr. 120. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 29. Februar 1892.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.Verw. 1892. Nr. 55. S. 575.]

Als Unfall beim Eisenbahnbetriebe gemäss § 1 des Haftpflichtgesetzes ist auch eine Verletzung durch Verladen von Vieh anzusehen, wenn dieselbe auf die hierbei gebotene Eile zurückzuführen ist.

Auf der als Sekundärbahn betriebenen Bayerischen Staatsbahn Landsberg-Augsburg fuhr ein gemischter Zug, welchen Kläger als Wagenwärter begleitete, mit 1 Minute Verspätung in der Zwischenstation Ottmarshausen ein. Fahrplanmässige Aufenthaltszeit daselbst ist 1 Minute. Einzuladen waren zwei Kälber und ein mittelgrosses Schwein, wobei Kläger instruktionsgemäss Hilfe zu leisten hatte. Er packte demnächst das Schwein mit beiden Händen an den Ohren und suchte es, während ein Metzger das Schwein an den Beinen haltend nachhalf und in dem Güterwagen ein Wagenwärtergehilfe zur Empfangnahme des Schweines bereit stand, auf den Wagen hinaufzuheben. Hierbei sträubte sich das Schwein so sehr, dass der Kläger hierdurch eine Muskelzerrung der rechten Schulter und des rechten Oberarmes erlitt, die in ihrem weiteren Verlaufe zu einer chronischen Schleimbeutelentzündung der rechten Schulter führte und die vollständige und immerwährende Arbeits- und Dienstunfähigkeit des Klägers zur Folge hatte. Noch am 1. Mai 1889 machte er von dem Vorfalle Meldung bei der Betriebswerkstätte Augsburg, welche über seine Angaben ein Protokoll aufnahm. Kläger machte bei dieser Gelegenheit nicht geltend, dass er den Unfall auf die grosse Eile, mit welcher das Verladungsgeschäft auszuführen gewesen, zurückführe. Auf Grund der bahnärztlichen Gutachten wurde Kläger mit einer jährlichen Pension von 1013 ℳ in den Ruhestand versetzt. Er verlangt nun von dem Königlich Bayerischen Eisenbahnfiskus in Gemässheit der §§ 1, 3 Nr. 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 den Ersatz des durch den Unfall erwachsenen Schadens, welchen er in der Differenz zwischen der gewährten Pension und den genossenen Dienstbezügen findet. Von dem Gerichte I. Instanz wurde die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Ober-Landesgericht den Bayerischen Eisenbahnfiskus dem Klageantrage gemäss verurtheilt. In beiden Vorinstanzen wurde nur darüber gestritten, ob ein Unfall im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes als vorliegend anzusehen sei, was das Ober-Landesgericht entgegen der Auffassung des Beklagten und des Gerichts I. Instanz bejaht hat. Hiergegen und gegen die Begründung dieser Annahme Seitens des Berufungsgerichts wendet sich die

Revision, welche aber vom Reichsgericht verworfen wurde aus folgenden Gründen:

Dass der Betrieb einer Eisenbahn (§ 1 des mehrgedachten Reichsgesetzes), wenn der Eisenbahnzug auf einer Zwischenstation behufs des Ein- und Aussteigens der Passagiere, des Aus- und Einladens von Gütern, zumal nur so kurze Zeit, wie vorliegenden Falles, hält, nicht unterbrochen ist, steht durch die constante Praxis des Reichsgerichts fest. Ebenso aber auch, dass die instruktionsgemässe Thätigkeit eines Eisenbahn-Fahrbeamten, welche darauf abzielt, innerhalb der Haltezeit das Ein- und Ausladen der Güter in den und aus dem haltenden, demnächst weiter fahrenden Zuge zu besorgen, als eine zum Betriebe der Eisenbahn gehörige Thätigkeit an sich anzusehen ist. Maassgebend ist hierbei insbesondere die Rücksicht auf die voraussetzlich zu beobachtende Eile und Präzision, welche in anderen Betrieben regelmässig nicht, wenigstens nicht in gleichem Maasse anzuwenden sind. Hiervon geht auch das Ober-Landesgericht aus, wobei es betont, dass der Kläger im Hinblick auf die Verspätung, mit welcher der Zug eingetroffen, und auf die kurze fahrplanmässige Aufenthaltszeit des Zuges in Ottmarshausen „offenbar“ besondere Eile bethätigt habe, sowie dass der Kläger bei dem fraglichen Einladegeschäft durch Vorschriften der Fahrdienst-Instruktion auf den Bayerischen Staatseisenbahnen, welche die genaue Einhaltung der fahrplanmässigen Haltezeit bezwecken, zumal des § 503 Abs. 2, wonach auf Vizinalbahnen (eine solche ist die Bahn Landsberg-Augsburg) eine Kürzung der vorgeschriebenen Fahrzeit durch Einfahren verboten werde, zur Eile veranlasst worden sei. Die Revision wirft dem angefochtenen Urtheile insoweit vor, dasselbe verstosse gegen die Angaben des Klägers selbst vor der Eisenbahn-Betriebswerkstätte Augsburg und die Feststellungen des Urtheils I. Instanz, da hiernach der Kläger den Unfall nicht auf eine besondere Eile, mit welcher er das Einladen des Schweines habe besorgen müssen, zurückgeführt habe. Richtig, aber rechtlich bedeutungslos ist, dass Kläger nach dem von der Betriebswerkstätte Augsburg aufgenommenen Protokolle vom 1. Mai 1889 der Eile keine Erwähnung gethan hat. Nach dem Thatbestande zum Urtheil I. Instanz dagegen stützte er die Klage ausdrücklich auch auf die Behauptung, dass in Folge der kurzen Aufenthaltszeit und bereits gegebenen Verspätung bei Verladung des Schweines höchste Eile geboten gewesen sei. In den Gründen zu dem klagabweisenden Urtheile I. Instanz ist hierzu bemerkt, die bei dem Geschäfte des Klägers angewendete Eile käme nur in Betracht, wenn sie durch die besonderen Gefahren des Eisenbahnverkehrs veranlasst worden wäre; dass eine solche Eile vorhanden gewesen, habe aber Kläger selbst nicht behauptet. Dieser Anschauung, welche in einigen früheren Entscheidungen des Reichsgerichts

eine scheinbare Stütze findet, stellt das Berufungsgericht in der angefochtenen Ausführung die richtige in einer Reihe anderer reichsgerichtlicher Entscheidungen unzweideutig zum Ausdruck gelangte Ansicht entgegen, dass nach Lage des Falles die mit dem Eisenbahnbetriebe überhaupt verbundene Präzision und Eile des Handelns, welche in concreto noch in besonders hohem Maasse erforderlich gewesen sei, die Unterstellung des dem Kläger zugestossenen Unfalles unter den § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes rechtfertigen. Selbstverständlich war hierbei das Berufungsgericht an die angebliche Feststellung in den Gründen zum Urtheile I. Instanz so wenig gebunden, als an die von dem Richter I. Instanz den Angaben des Klägers vor der Betriebswerkstätte beigelegte, dem Kläger ungünstige Bedeutung. Der Berufungsrichter hatte die ihm vorgetragenen Thatsachen von neuem selbstständig zu prüfen (C.P.O. § 487) und mehr hat er auch nicht gethan.

Die Revision rügt sodann, in den Gründen des Berufungsurtheils fehle der Nachweis des Kausalzusammenhanges des dem Kläger zugestossenen Unfalles mit dem Eisenbahnbetriebe. Der Berufungsrichter stelle als Grund des Unfalles nur das Sträuben des Schweines in Verbindung mit dem Umstande fest, dass keine den voraussichtlichen Widerstand des Schweines brechende Vorsichtsmaassregeln hätten getroffen werden können. Das Schwein hätte sich aber auch bei längerem Aufenthalte des Eisenbahnzuges oder beim Einladen auf ein gewöhnliches Fuhrwerk in gleicher Weise sträuben können; überdies habe Kläger keinen Grund anzugeben gewusst, warum er Vorsichtsmaassregeln nicht zu treffen vermocht hätte. Letzteres ist richtig: Kläger war aber schon bei der durch die kurze Haltezeit des Zuges bedingten besonderen Eile des Verladungsgeschäftes nicht in der Lage, irgend welche Vorsichtsmaassregeln zu treffen. Im übrigen findet der Berufungsrichter den von dem Revisionskläger vermissten Kausalzusammenhang zwischen dem Unfalle und dem Eisenbahnbetriebe nicht bloss darin, dass das Schwein sich heftig gesträubt habe, sondern auch in der durch den Eisenbahnbetrieb auf dem Bahnhof Ottmarshausen instruktionsmässig, noch mehr aber durch die damalige Verspätung des Zuges gebotenen Eile, der zufolge das Verladungsgeschäft überhastet werden musste. Hierbei geht das Berufungsgericht zudem von der richtigen Ansicht aus, dass das Haftpflichtgesetz § 1 nicht ausschliesslich auf solche Gefahren berechnet sei, welche nur dem Eisenbahnbetriebe eigen sind, bei anderen Betrieben in gleicher Weise nicht vorkommen können. Die gegentheilige Anschauung müsste zu ganz eigenthümlichen, dem Zwecke des Haftpflichtgesetzes geradezu widersprechenden Resultaten führen. Die Zurückführung des Unfalles auf die nöthig gewesene grosse Eile entspricht aber durchaus der Erfahrungsthatsache, dass, wer in solcher Eile

ein an sich schwieriges Geschäft zu besorgen hat, mit grösserer Kraftanwendung anfassen muss, um die Arbeit in der gebotenen Zeitkürze vollenden zu können, sowie dass deshalb ein entgegengesetzter Widerstand um so plötzlicher und gefährlicher wirkt.

Nr. 121. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 11. März 1892.

[Entsch. d. Reichsger. in Strafs. Bd. 22. S. 416. Nr. 139.]

Die Anwendbarkeit des § 151 des Ges. über die Invaliden- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889 ist nicht abhängig von der Absicht, in welcher nach § 108 l. c. unzulässige Eintragungen gemacht werden.

In dem angefochtenen Urtheile wird festgestellt, dass der Angeklagte als Angestellter des Maurermeisters R. seinen Namen in die Quittungskarte des von R. beschäftigten Maurers K. eingetragen und den Namen mit einer Marke dergestalt überklebt hat, dass er sichtbar war, wenn die Karte gegen das Licht gehalten wurde.

Der Vorderrichter erwägt:

„Die Eintragung des Namens sei zwar nach dem unzweideutigen Wortlaute des § 108 des Gesetzes über die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889 unzulässig, es sei aber dem Angeklagten geglaubt worden, dass von ihm entlassene Arbeiter wiederholt behauptet hätten, es sei nicht die erforderliche Zahl von Marken eingeklebt worden, und dass er durch die Eintragung seines Namens lediglich eine Kontrole über die thatsächliche Verwendung der Marke bezweckt habe. Der Angeklagte habe daher nicht mit dem Bewusstsein gehandelt, dass er eine nach dem Gesetze unzulässige Eintragung oder einen gesetzlich unzulässigen Vermerk mache. Das Vergehen aus den §§ 108 und 151 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 sei ein vorsätzliches, es erfordere das Wissen und Wollen einer nach dem Gesetze unzulässigen Eintragung, und diese Voraussetzung treffe bei dem Angeklagten nicht zu; derselbe habe nicht bewusst rechtswidrig gehandelt und müsse aus diesem Grunde freigesprochen werden."

Hiernach beruht die Freisprechung des Angeklagten auf der Annahme, dass der Begriff des vorsätzlichen Vergehens nur Handlungen umfasse, welche mit dem Bewusstsein der Rechtswidrigkeit vorgenommen seien. Die Annahme ist jedoch irrig. Hat das Gesetz nicht die Widerrechtlichkeit der Handlung in die Begriffsbestimmung des Deliktes aufgenommen oder eine besondere Willensrichtung des Thäters als Voraussetzung der Strafbarkeit bezeichnet, so kommt es für den Thatbestand eines vorsätzlichen Vergehens nicht darauf an, ob der Thäter wusste, dass die von

ihm mit Wissen und Willen vorgenommene, gesetzlich mit Strafe bedrohte Handlung einem rechtlichen Verbote zuwiderlief. Diesen Rechtssatz hat das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung zum Ausdrucke gebracht.

Vgl. insbesondere Entsch. des R.G. in Strafs. Bd. 15 S. 158, Bd. 20 S. 393.

Der § 108 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 erklärt die Eintragung eines Urtheiles über die Führung oder die Leistung des Inhabers, sowie sonstige durch dieses Gesetz nicht vorgesehene Eintragungen oder Vermerke in oder an der Quittungskarte für unzulässig, und in dem § 151 wird mit Strafe bedroht, wer in Quittungskarten Eintragungen oder Vermerke macht, welche nach § 108 unzulässig sind. Durch diese Vorschriften, welche aus der Absicht der gesetzgebenden Faktoren, die weitestgehenden Vorkehrungen gegen die Möglichkeit eines Missbrauches der Quittungskarten zu treffen, hervorgegangen sind, werden, wie der Senat bereits in seinem Urtheile vom 2. Februar 1892 gegen H.Rep. 3723/91 (vgl. oben S. 321) dargelegt hat, ohne Unterschied alle Eintragungen oder Vermerke in der Quittungskarte, welche in dem Gesetze selbst oder in den von dem Bundesrathe auf Grund des Gesetzes erlassenen Kassirungsbestimmungen nicht als zulässig vorgesehen sind, als strafbar bezeichnet. Dass auch ein verdeckter, aber für den Eingeweihten wahrnehmbarer Vermerk auf der Quittungskarte hiernach verboten und strafbar ist, wird von dem Vorderrichter zutreffend angenommen. Einen solchen Vermerk hat aber der Angeklagte, wie festgestellt wird, in die Quittungskarte vorsätzlich eingetragen, und es ist für die Beurtheilung, ob er sich strafbar gemacht hat oder nicht, gleichgültig, in welcher Absicht er dies gethan hat; denn der § 151 erfordert nicht, dass der Thäter bei der Eintragung einen besonderen Zweck verfolgt, namentlich nicht, dass er beabsichtigt, durch die Eintragung ein nach § 108 unzulässiges Urtheil über die Führung oder die Leistungen des Inhabers der Quittungskarte zum Ausdrucke zu bringen. Ebensowenig hängt die Anwendbarkeit des § 151 davon ab, ob der Angeklagte das Bewusstsein hatte, dass er gegen dieses Strafgesetz verstosse. Das, was er mit Wissen und Willen gethan hat, ist in dem § 151 verboten und mit Strafe bedroht; er hat die Merkmale dieser Strafvorschrift durch eine vorsätzliche Handlung erfüllt und sich nicht in Unkenntniss befunden hinsichtlich derjenigen Thatumstände, welche zu dem gesetzlichen Thatbestande gehören. Geirrt hat er nur insoweit, als er für erlaubt gehalten hat, was nach der Vorschrift des § 151 verboten und strafbar ist. Nicht auf der Unkenntniss von Thatumständen, welche ihm nach § 59 Str.G.B. bei einem vorsätzlichen Vergehen nicht zur Schuld zuzurechnen sein würde, beruhte somit sein Irrthum, sondern darauf, dass er nicht wusste, dass seine Handlungsweise unter die Strafbestimmung des

§ 151 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 falle. Der Irrthum, in welchem er sich befunden hat, betraf also lediglich den Inhalt und die Bedeutung des Strafgesetzes; ein solcher Irrthum kann ihm nicht zur Entschuldigung gereichen, vielmehr nur bei der Strafausmessung und bei der Entscheidung, ob mildernde Umstände vorhanden sind, berücksichtigt werden.

Auf die Revision der Staatsanwaltschaft war das angefochtene Urtheil demnach aufzuheben.

Nr. 122. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 17. März 1892.

Der Bahnhofsperron ist ein abgeschlossener, zum öffentlichen Dienste bestimmter Raum im Sinne des § 123 R.Str.G.B. (Hausfriedensbruch).

Die Annahme des Vorderrichters, dass der am Bahnhofsgebäude zu W. belegene, für die mit den Eisenbahnzügen ankommenden und abgehenden Reisenden bestimmte Perron als ein abgeschlossener, zum öffentlichen Dienste bestimmter Raum anzusehen sei, ist nicht rechtsirrig. Die Revision vermisst auch nur die Feststellung, dass der Perron „in jenem Augenblicke“ ein zum öffentlichen Dienste bestimmter abgeschlossener Raum gewesen sei. Aber ohne Grund. Der Begriff „abgeschlossen“ betrifft die bauliche Begrenzung, nicht die Ausschliessung des Zutritts von Personen. In dieser Richtung ist ein Angriff nicht erhoben und die Sachlage giebt hier zu Zweifeln keinen Anlass. Ohne Befugniss verweilten die Angeklagten auf dem Perron, da sie die Eisenbahn nicht benutzen wollten.

Nr. 123. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 21. März 1892.

Ueber die Pflicht zur Veränderung der Lage der Schienen einer Pferdeeisenbahn wegen Erhöhung des Strassenkörpers ist nicht im Verwaltungswege, sondern im Rechtswege zu entscheiden.

Nach § 13 Ger.Verf.Ges. gehören vor die ordentlichen Gerichte alle bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, für welche nicht entweder die Zuständigkeit von Verwaltungsbehörden oder Verwaltungsgerichten begründet ist, oder reichsgesetzlich besondere Gerichte bestellt oder zugelassen sind. Eine Verwaltungsbehörde ist zur Entscheidung über den Anspruch nicht zuständig. Ebensowenig ein Verwaltungsgericht. Die §§ 55 ff. Zust.Ges. vom 1. August 1883 haben keinen Raum, zur Anwendung zu kommen. Denn es handelt sich nicht um eine Leistung, bei der die Aufsicht über

die öffentlichen Wege und die Sorge dafür, dass den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen Genüge geschieht, in Frage steht. Die Kosten der Veränderung der Lage der Pferdebahnschienen sind entstanden, weil das Bedürfniss einer Erhöhung der Strasse, auf der die Pferdebahnschienen lagen, eintrat und damit die Nothwendigkeit der Veränderung der Lage der Pferdebahnschienen von selbst gegeben war. Die Sorge für die Verlegung der Pferdebahnschienen nach Maassgabe des durch die Erhöhung des Strassenkörpers veränderten Bedürfnisses gehört aber nicht zu der im § 55 a. a. O. erwähnten Sorge für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen. Die Sorge für die dem Zwecke des Pferdebahnwesens dienenden besonderen Anstalten liegt vielmehr der Beklagten ob. Die Pferdebahnschienen aber gehören zu den Anlagen, für deren zweckmässige Anlegung die Beklagte zu sorgen hat, unbeschadet ihrer Befugniss, bei einer nothwendig werdenden Veränderung der Schienenlage Hergabe oder Erstattung der Kosten dieser Veränderung von demjenigen Rechtssubjekte, das dazu verpflichtet sein möchte, zu fordern.

Nr. 124. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 24. März 1892.

§ 1, 2 Reichshaftpflichtgesetz. Unfall beim Eisenbahnbetriebe ist eine Beschädigung, welche durch ein aussergewöhnliches, den regelmässigen Betrieb unterbrechendes, mithin zeitlich bestimmtes Ereigniss verursacht ist, nicht eine allmählich durch die Betriebsarbeit herbeigeführte Erkrankung.

Wie schon der III. C.S. in dem Urtheile vom 6. Juli 1888 in Sachen H. wider Preussischen Fiskus (s. Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 21 S. 77 f.) überzeugend nachgewiesen hat, ist unter einer Körperverletzung oder einem Unfall (§ 2 des Gesetzes) nur eine solche Beschädigung des Klägers zu verstehen, welche durch ein mit dem Betrieb in Verbindung stehendes, den regelmässigen Betrieb in aussergewöhnlicher Weise unterbrechendes Ereigniss verursacht wird. Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 befindet sich in dieser Beziehung mit dem R.H.G. in Einklang. Eine Reihe nicht auf ein solches zeitlich bestimmbares Ereigniss zurückzuführender, vielmehr auf einen langen Zeitraum sich vertheilender Einwirkungen, durch deren Fortsetzung und Zusammenwirken erst allmählich die Beschädigung der Gesundheit sich entwickelte, können nicht als Körperverletzung im Sinne des R.H.G. beurtheilt werden. Dies folgt für dieses Gesetz ganz überzeugend aus der Vorschrift des § 8. Hiernach verjähren die Forderungen auf Schadensersatz (§§ 1—3) in zwei Jahren

vom Tage des Unfalls an; nur gegen denjenigen, welchem der Getödtete Unterhalt zu gewähren hatte (§ 3 Nr. 1), beginnt die Verjährung mit dem Todestage. „Vom Tage des Unfalls an“ heisst vom Tage des bei dem Betriebe erfolgten Ereignisses an, welches die Verletzung zur Folge hatte. Schon der Wortlaut der Vorschrift ergiebt und die Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften bestätigen in durchaus unzweideutiger Weise, dass der Anfang der Verjährung hiermit absolut auf den Tag des Unfalles, welcher die Tödtung oder Körperverletzung verursachte, gelegt werden sollte, dass also für den Beginn der Verjährung eine bestimmte Zeit, nämlich das betreffende zeitlich bestimmte Ereigniss massgebend ist (s. bei Eger R.H.G. 3. Aufl. S. 571 f., 583, 600). Als ein Unfall, auf welchen die Bestimmungen des R.G.H. Anwendung zu finden hätten, kann also nicht eine Erkrankung, wie diejenige des Klägers, welche nach seiner Behauptung auf die eine Reihe von Jahren hindurch fortgesetzte Einwirkung der Erschütterung seiner Arbeitsstätte auf sein Nervensystem zurückzuführen ist, angesehen werden.

Nr. 125. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 24. März 1892.

§ 260 Str.P.O. § 316 Abs. 1 Str.G.B. Gefährdung eines Eisenbahntransports.

Die Urtheilsgründe der Strafkammer stellen fest, dass, wie sich aus den in beglaubigter Abschrift vorliegenden Akten des Eisenbahnbetriebsamts ergebe, die Maschine des Güterzuges geringfügige Beschädigungen erlitten habe. Das Protokoll über die Hauptverhandlung ergiebt nicht, dass die bezeichnete Urkunde in der Hauptverhandlung vorgelegen habe und dass der hier einschlagende Inhalt derselben durch Verlesung der Urkunde oder auf sonst geeignete und zulässige Weise festgestellt worden sei. Die gedachte Feststellung stützt sich mithin auf ein nicht in gesetzmässiger Weise erhobenes Beweismittel, ist daher unter Verletzung des § 260 Str.P.O. erfolgt. Nun ergiebt zwar die Urtheilsbegründung zur Genüge, dass die Feststellung des ersten Richters, durch die fahrlässige Handlung des Angeklagten sei der Zusammenstoss einer Zugslokomotive mit dem Wagen des Angeklagten, also die Gefährdung eines Eisenbahntransports herbeigeführt worden, nicht auf jenes nicht ordnungsgemäss erhobene Beweismittel, sondern auf die sonstigen Ergebnisse der mündlichen Verhandlung gestützt worden ist. Dagegen schliessen die Urtheilsgründe in keiner Weise die Möglichkeit aus, dass der erste Richter nicht bei Ausmessung der Strafe zum Nachtheile des Angeklagten den Umstand berücksichtigt habe, dass durch die Handlung des Angeklagten

nicht bloss ein Eisenbahntransport gefährdet, sondern sogar eine wirkliche Beschädigung desselben, sei sie auch nur eine geringfügige, verursacht worden sei. Dass bei der Strafausmessung die Geringfügigkeit dieses Schadens zu Gunsten des Angeklagten verwerthet worden sei, ist nirgends gesagt. Das Urtheil ist aufgehoben.

Nr. 126. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 29. März 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 34. S. 401. — Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 24/25. S. 214. Ziff. 4.]

§§ 20, 22 C.P.O. § 16 Allerh. Erlass vom 24. November 1879, betr. die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. Zuständig für Klagen gegen den Preuss. Eisenbahnfiskus ist dasjenige Gericht, in dessen Bezirk diejenige Staatseisenbahnbehörde (Direktion oder Betriebsamt), auf deren Geschäftsbetrieb die Klage Bezug hat, ihren Sitz hat.

Durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 ist den Königlichen Eisenbahndirektionen und den ihnen untergeordneten Betriebsämtern ein bestimmter Geschäftskreis zugewiesen, innerhalb dessen den einen und anderen die selbstständige Verwaltung und Vertretung zusteht, und hat der § 16 desselben den zuletztgenannten Behörden, welchen die Erledigung der laufenden Geschäfte des Baues und Betriebes zusteht, in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten auch die Prozessvertretung übertragen. Daran knüpft sich denn nun die Bestimmung des § 20 C.P.O., nach welcher der Gerichtsstand des Fiskus durch den Sitz der Behörde bestimmt wird, welche denselben im Prozesse zu vertreten berufen ist. Was nun das bezogene reichsgerichtliche Urtheil vom 23. April 1881 (Rep. V 624/81) angeht, so war im Falle desselben eine Klage auf Grund des Haftpflichtgesetzes gegen die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, eine Privatgesellschaft mit Königlicher Verwaltung, erhoben, letzterer gegenüber daher die Anwendung des § 20 cit. ausgeschlossen. Das Urtheil führt nun aus, dass zufolge § 16 des genannten Erlasses dem Betriebsamte zu K. die prozessualische Vertretung der Gesellschaft zustehe, und da den Betriebsämtern mit ihrem selbstständigen Geschäftskreise die Eigenschaft einer Niederlassung im Sinne des § 22 C.P.O. beizulegen, der Gerichtsstand der letzteren als begründet anzuerkennen sei. Jenes Urtheil hat also einen von dem vorliegenden wesentlich verschiedenen Fall zum Gegenstande. Es hat denn auch das Reichsgericht in einer Sache, wo es sich um eine Klage der angegebenen Art gegen den Fiskus handelte — Entsch. Bd. VIII S. 405 —, angenommen, dass nach § 16 des mehrerwähnten Erlasses in Verbindung mit § 20 der C.P.O. das Gericht am Sitze des den Fiskus vertretenden

Betriebsamtes D. zuständig sei, und die versuchte Gegenausführung, dass, weil die zunächst vorgesetzte Direktion in K. ihren Sitz habe und daher an letzterem Orte eine Niederlassung im Sinne des § 22 leg. cit, bestehe, die Zuständigkeit des dortigen Gerichts anzunehmen sei, mit der Erwägung, dass immerhin nicht diese Niederlassung, sondern das Betriebsamt die Stelle sei, auf deren Geschäftsbetrieb die Klage Bezug habe, zurückgewiesen. Aus dieser Entscheidung ist, was den gegenwärtigen Fall betrifft, unmittelbar die Folgerung herzuleiten, dass, weil es sich hier um eine dem Geschäftskreise des Betriebsamts entzogene, der Direktion vorbehaltene Angelegenheit handelt, das Gericht des Sitzes dieser letzteren Behörde als zuständig zu erachten. Zu demselben Resultate würde man aber auch gelangen, wenn man von dem Gesichtspunkte der Niederlassung, dessen Anwendbarkeit auf die Betriebsämter dahingestellt bleiben kann, ausgehen wollte, da der Gerichtsstand des § 22 Klagen, welche auf den Geschäftskreis der Niederlassung Bezug haben, voraussetzt, diese Voraussetzung aber nach dem Angeführten im gegenwärtigen Falle nicht vorliegt. Schliesslich mag denn noch darauf hingewiesen werden, dass auch bei mehreren Schriftstellern die Ansicht sich ausgesprochen findet, dass der für die Betriebsämter bei dem Gerichte ihres Sitzes begründete Gerichtsstand unter die Vorschrift des § 20 der C.P.O. und nicht des § 22 leg. cit. falle. (Vergl. Förster, zu § 22 Anm. 1; Busch, Zeitschr. Bd. V S. 62 Anm. 14; Wach, Bd. I S. 426 Note 27; Wilmowski und Levy, zu § 22 Anm. 2.)

Nr. 127. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

Disziplinar-Senat. Vom 30. März 1892.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 22. S. 423.)

Disziplinarverfahren. Handlungen, welche von einem Beamten vor dem ersten Eintritt in die Beamtenstellung begangen sind, können nicht den selbstständigen Gegenstand einer disziplinaren Bestrafung bilden.

Vor seiner am 2. Mai 1887 erfolgten Anstellung als städtischer Steuererheber in K. ist der Angeschuldigte Q. durch rechtskräftiges Erkenntniss des Landgerichts zu B. vom 5. September 1882 wegen eines, gegen die Feuerversicherungsgesellschaft versuchten Betruges zu einer Gefängnissstrafe von sechs Monaten und zum Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer eines Jahres verurtheilt. Obwohl diese Vorbestrafung weder gemäss § 34 Nr. 3 des Strafgesetzbuches, noch gemäss § 7 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 den Verlust des später übertragenen Amtes von Rechtswegen zur Folge hat, erachtet der Vorderrichter dieselbe allein

für genügend, um den Angeschuldigten auf Grund des § 2 Nr. 2 des letzteren Gesetzes aus seinem Amte zu entfernen. Denn — so wird in Anlehnung an Seydels Kommentar zu jenem Paragraphen ausgeführt — die der Amtswürde entsprechende persönliche Integrität sei, wie ein wesentliches Erforderniss, so auch die Pflicht des Beamten. Auch habe der Staat das Recht und die Pflicht, seiner wegen mangelnder Integrität unwürdigen Organe sich zu entledigen. Die Disziplinarstrafe trage nicht, wie die Kriminalstrafe, ihren Zweck in sich selbst, sondern sei nur Mittel zu dem Zwecke, Ansehen und Würde des Beamtenstandes zu erhalten und aus demselben alle Individuen zu entfernen, welche sich — wann und wie auch immer — als unwürdig erwiesen hätten. Das Disziplinarverfahren biete daher die gesetzliche Handhabe zur Entlassung auch derjenigen Beamten, von denen sich nachträglich ergebe, dass sie vor dem Eintritt in ein Amt die zu ihrem Berufe erforderliche Achtung verloren hätten.

Diesen Ausführungen vermochte der unterzeichnete Gerichtshof, wie in früheren Entscheidungen, so auch jetzt nicht beizutreten. Zunächst ist nicht anzuerkennen, dass die Disziplin nach Inhalt und Zweck begriffsmässig und nothwendig auf die Entfernung auch solcher Personen aus dem öffentlichen Dienste sich erstreckt, die nicht während der Amtsstellung, wohl aber vor Beginn derselben sich unwürdig erwiesen haben. Das Gegentheil folgt schon aus der bezüglich der Reichsbeamten in den §§ 10 und 72 des Reichsgesetzes vom 31. März 1873 (R.G.Bl. S. 61) getroffenen Regelung und daraus, dass der diese Vorschriften im obigen Sinne erweiternde Gesetzentwurf vom 19. Februar in der Sitzung des Reichstages vom 16. April 1885 (vergl. Stenographische Berichte S. 2087 bis 2103; Anlagen Nr. 204 S. 796) abgelehnt worden ist. Allerdings bezweckt die Zufügung des Uebels der Disziplinarstrafe nicht den Schutz der allgemeinen Rechtsordnung, sondern nur die Aufrechterhaltung der Ordnung des öffentlichen Dienstes, indem Beamte, denen nur geringere Pflichtwidrigkeiten zur Last fallen, durch korrektive Maassregeln gebessert, unwürdige aber gänzlich ausgeschieden werden sollen (vergl. Erklärung des Regierungskommissars a. a. O. S. 2094). Nun ist zwar die persönliche, der Amtswürde entsprechende Integrität eine nothwendige Eigenschaft jedes Beamten; aber — und hierin liegt das Irrthümliche des ersten Satzes der vorderrichterlichen Ausführung — nicht die Integrität selbst, sondern nur ein Verhalten, welches jede Minderung dieser Eigenschaft ausschliesst, ist — neben der gewissenhaften Erfüllung der Amtsfunktionen — die Pflicht des Beamten, so dass der vom Willen des Beamten völlig unabhängige Umstand, wodurch eine seine Integrität ausschliessende, aber vor dem Eintritt in den öffentlichen Dienst liegende Handlung nachträglich bekannt wird, an sich nichts als eine Pflichtwidrigkeit und auch nicht

nothwendig als Gegenstand des Disziplinarverfahrens erscheint. Eine Erweiterung des begriffsmässig nothwendigen Umfangs dieses Verfahrens so, wie es der vorgedachte Entwurf des Reichsgesetzes erstrebte, ist zweifellos zulässig und wird auch, wenn vielleicht nicht immer, so doch vielfach durch das öffentliche Interesse geboten sein. Dies insbesondere da, wo der Erwerb der amtlichen Eigenschaft nicht — wie es die Regel bildet — von dem freien Ermessen der Anstellungsbehörde, die dann bei einem nicht völlig klar vorliegenden Vorleben den Eintritt in das Amt verhindern kann, abhängig ist, sondern wo jener Erwerb von dem Privaten als ein subjektives Recht beansprucht und von der Behörde nur unter bestimmten thatsächlichen Voraussetzungen versagt werden kann. Aus einer diesbezüglichen Erwägung ist zweifellos der § 64 der Rechtsanwaltsordnung vom 1. Juli 1878 (R.G.Bl. S. 177) entstanden, wonach im ehrengerichtlichen Verfahren die „Ausschliessung" eines Anwalts auch wegen der, vor seiner „Zulassung" begangenen Handlungen erfolgen darf.

Allein eine solche Erweiterung des durch den Begriff der Disziplin erforderten Umfanges des bezüglichen Verfahrens setzt nothwendig eine positive Bestimmung des Gesetzes voraus. Und das Preussische Gesetz vom 21. Juli 1852 bezeichnet keineswegs die Entlassung im Disziplinarwege als das einzige und überall anwendbare Mittel, um ungeeignete Elemente wider ihren Willen aus dem Beamtenstande zu entfernen; dies kann auch durch unfreiwillige Versetzung in den Ruhestand (§§ 87, 88), durch Entlassung der auf Probe, Kündigung etc. Angestellten (§§ 83 ff.) geschehen. Vielmehr behandelt das Gesetz als Gegenstand des Disziplinarverfahrens nur die „Anwendung der in §§ 14—16 bestimmten Disziplinarstrafen"; diese finden nach § 17 nur statt wegen „Dienstvergehen", das ist (wie der § 3 ergiebt) wegen „der im § 2 bezeichneten Handlungen", also nur bei

„einem Beamten, welcher
1. die Pflichten verletzt, welche ihm sein Amt auferlegt, oder
2. durch sein Verhalten in oder ausser dem Amte der Achtung, des Ansehens oder des Vertrauens, die sein Beruf erfordert, sich unwürdig zeigt."

Während für die Zeit vor dem Eintritt in jede Amtsstellung eine der zu 1 erwähnten Handlungen undenkbar sein würde, ist in diesem Zeitraum ein jede Achtung etc. aufhebendes Verhalten allerdings möglich, wie es auch sprachlich nicht absolut unzulässig erscheinen mag, ein solches voramtliches Verhalten als ein ausseramtliches zu bezeichnen. Denn der Ausdruck „ausser dem Amte" muss an sich nicht nothwendig sachlich auf den Geschäftskreis, sondern könnte immerhin auch zeitlich auf die Dauer des amtlichen Berufes bezogen werden. Aber da das voramtliche

Verhalten nothwendig dasjenige eines Privaten war und das Gesetz nur von dem eines **Beamten** redet, so kann schon dieserhalb jener Ausdruck nur in der sachlichen, nicht in der zeitlichen Bedeutung gebraucht sein. Vor allem fällt jedoch für diese Auslegung in's Gewicht, dass das Gesetz hier den Begriff der „Dienstvergehen" definirt, das ist der Verfehlungen gegen die den Beamten neben den allgemeinen Menschen- und Staatsbürgerpflichten noch obliegenden **besonderen** Pflichten, welche lediglich aus der Uebernahme eines öffentlichen Amtes entspringen; denn es würde ein Widerspruch in sich selbst sein, dass jemand durch seine Handlungen zu einer Zeit, in welcher er noch nicht Beamter war, diejenige Pflicht verletzt haben sollte, die er eben nur als Beamter auf sich nehmen und überkommen kann.

Nach Wortlaut und Sinn des Gesetzes vom 21. Juli 1852 können daher solche Handlungen, welche vor dem ersten Eintritt in irgend eine Beamtenstellung — (über die in früheren Aemtern begangenen verhält sich die Obertribunals-Entscheidung vom 15. Mai 1865, J.-M.-Bl. S. 147) — begangen sind, nicht den selbstständigen Gegenstand der disziplinaren Bestrafung eines Beamten bilden. Als solche scheiden demnach vorliegend aus sowohl die Handlungen des Q., wegen welcher seine Kriminalbestrafung wegen Betrugsversuches durch Urtheil vom 5. September 1882 erfolgt ist, als auch der fernere, von der Anklage erwähnte und vom Vertreter der Staatsanwaltschaft in der mündlichen Verhandlung hervorgehobene Umstand, dass der Q. in dem zwecks seiner Bewerbung, aber vor dem Eintritt in das Amt unaufgefordert überreichten Lebenslauf vom 21. April 1887 zwar das Brandunglück und den hierdurch entstandenen Vermögensverlust, aber nicht die hierauf bezügliche Vorbestrafung erwähnt hat. Wenn auch in dem absichtlichen Verschweigen dieser Thatsache, welche voraussichtlich seine Anstellung gehindert haben würde, ein Mangel an der schuldigen Wahrhaftigkeit und damit die Verletzung einer ethischen Verpflichtung zu erblicken sein mag, so konnte eine Fortsetzung dieser Verfehlung und darum ein disziplinarisch aus § 2 zu 2 des Gesetzes zu ahndendes Dienstvergehen doch darin nicht gefunden werden, dass Q. auch während seiner Amtsführung seine Vorbestrafung aus eigenem Antriebe nicht zur Anzeige gebracht hat; dies hätte jedenfalls nur dann angenommen werden können, wenn er — was weder behauptet, noch aus den Personalakten ersichtlich ist — auch einer ausdrücklichen Anfrage gegenüber jene Thatsache unterdrückt haben sollte. Andererseits hindern diese Erwägungen nicht, den gerichtlich festgestellten Betrugsversuch ebenso wie die drei durch Ordnungsstrafen am 12. September 1888 und 18. und 20. Februar 1890 gerügten Dienstwidrigkeiten für die Beurtheilung der verbleibenden Verfehlungen und bei der Strafzumessung in Betracht zu ziehen.

Die drei noch verbleibenden Anschuldigungspunkte sind sämmtlich Gegenstand einer gerichtlichen Untersuchung wegen Unterschlagung gewesen, die durch das freisprechende Urtheil des Landgerichts zu K. vom 21. Januar 1891 beendigt ist. Nach § 5 des Disziplinargesetzes ist daher der Disziplinarrichter an den gerichtsseitig festgestellten Thatbestand gebunden und hat nur zu prüfen, ob und inwiefern dieser zugleich ein Dienstvergehen darstellt. Bei der bezüglichen, vom Vorderrichter unterlassenen Prüfung im Einzelnen ergiebt sich Folgendes:

1. . . . .

(Es folgt die thatsächliche Würdigung der drei Anschuldigungspunkte. Sodann schliesst das Urtheil mit folgender Ausführung:)

Diese letztere Verfehlung zeigt ferner, dass der Angeschuldigte durch die schwere, auf zeitige Entziehung der bürgerlichen Ehre lautende Kriminalstrafe sich nicht abhalten lässt, Vermögensvortheile auf unerlaubtem Wege, wie damals durch betrügerische Handlungen, so jetzt unter Verletzung seiner Amtspflichten sich zu verschaffen. Wird daneben erwogen, dass er, der durch jene Strafe auf die Beachtung der äussersten Vorsicht in Geldangelegenheiten nachdrücklichst hingewiesen war, in dem vorstehend unter 2 erörterten Falle instruktionswidrig und zum allermindesten in der leichtfertigsten Weise sich dem Verdachte grober Veruntreuung ausgesetzt hat, und dass auch die dreimaligen Geldstrafen ihn zu einem vorsichtigeren Verhalten nicht zu bestimmen vermocht haben, so konnte der unterzeichnete Gerichtshof mit Rücksicht auf die gesammte bisherige Führung des Angeschuldigten in der Verhängung selbst der höchsten zulässigen Geldstrafe eine ausreichende, der Sicherung des Dienstinteresses entsprechende Sühne der zur Untersuchung gestellten Dienstvergehen nicht erblicken. Daher erübrigte nur die Dienstentlassung und die Bestätigung der Vorentscheidung.

Nr. 128. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 31. März 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 37. S. 434.]

Entschädigung bei unberechtigtem Rücktritt des Dienstherrn vom Dienstmiethevertrag.

Es ist richtig, dass der Dienstherr (in casu Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), wenn er ungerechtfertigter Weise von einem Dienstmiethevertrag zurücktritt, nach § 409 I 5 A.L.R. den Gegentheil nur zu entschädigen, dagegen nicht unbedingt den vollen verabredeten Lohn zu zahlen hat. Es ist vielmehr auf den Lohn nicht bloss der anderweitig gemachte Verdienst

anzurechnen, sondern es ist auch derjenige, welcher unberechtigt aus dem Dienstverhältnisse entlassen worden, nicht befugt, einen seinen Verhältnissen entsprechenden Erwerb, welcher sich ihm darbietet, anzuschlagen und trotzdem von seinem früheren Dienstherrn den verabredeten Lohn zu verlangen. Es kann daher nicht als richtig angesehen werden, dass Beklagter, weil Klägerin von dem Dienstvertrage wieder abgegangen, schon nach den §§ 408, 409 I 5 A.L.R. den zugesicherten Lohn beanspruchen könne, auch wenn sie ihm seinem Gesundheitszustande und sonstigen Verhältnissen entsprechende Arbeit angeboten und er solche ohne genügenden Grund abgelehnt hat.

Nr. 129. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 4. April 1892.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb.Verw. 1892. Nr. 55. S. 576.]

§ 1 Haftpflichtgesetz. Nachweis der höheren Gewalt.

Es ist richtig, dass derjenige, welcher sich auf höhere Gewalt beruft, nachzuweisen hat, dass im kritischen Falle der Unfall bei vernünftigem Ermessen der Umstände auch durch äusserste Sorgfalt und Anspannung aller Kräfte der möglichen Voraussicht nicht abgewendet werden konnte, und es ist nicht Aufgabe des erkennenden Gerichts, je im Einzelnen anzugeben, was in dieser Richtung hätte geschehen können und versäumt worden ist. Allerdings gelangt der Berufungsrichter im Verfolg seiner Erörterungen auch zu dem Satze, dass, weil der Unfall sich aus dem Betriebe des Pferdebahnbetriebes selbst entwickelt habe, die Beklagte die Haftung nicht durch den Einwand abwälzen könne, dass der Unfall durch höhere Gewalt verursacht sei. Die Frage ist, ob ein aus der eigenthümlichen Natur des Pferdebahnbetriebes entstandener Schaden überhaupt als durch höhere Gewalt verursacht angesehen werden könnte, bedarf jedoch im vorliegenden Falle keiner Erörterung. Denn wenn auch dieselbe bejaht werden müsste, so ist doch nicht erkennbar, dass die Verneinung durch den Berufungsrichter im vorliegenden Falle durch einen Rechtsirrthum beeinflusst wäre. Seine Entscheidung beruht vielmehr auf der einen Rechtsverstoss nicht enthaltenden Ausführung, dass die beklagte Gesellschaft den ihr obliegenden Nachweis der höheren Gewalt nicht erbracht habe.

Nr. 130. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts. Vom 13. April 1892.

Die im § 54 Abs. 2 des Bahnpolizei-Reglements bezeichneten Beamten sind zum Betreten des Bahnkörpers etc. nur befugt, wenn dies die Art der Ausübung ihres Dienstes direkt erheischt, bezw. ihre Berufsthätigkeit die Vornahme von Amtshandlungen auf dem Bahnkörper unmittelbar erforderlich macht — z. B. Steuerbeamte behufs Revision eines Zuges, Verfolgung eines Defraudanten — nicht aber bei jedem in Veranlassung ihres Dienstes vorgenommenen Gange, z. B. um den Bestimmungsort durch Ueberschreitung der Bahn bequemer zu erreichen.

Der Königliche Eisenbahn-Bauinspektor B. zu Nordhausen hatte durch Verfügung vom 12. August 1891 gegen den Hauptamtsassistenten A. und gegen den Steueraufseher R. Strafen wegen Uebertretung des Bahnpolizei-Reglements festgesetzt, weil sie am 1. August 1891 ohne Genehmigung der Station Oberröblingen und ohne in Ausübung des Dienstes begriffen zu sein, die Geleise am westlichen Ende des Bahnhofs Oberröblingen überschritten hätten, ferner durch Verfügung vom 20. August 1891 gegen den A. eine zweite Strafe, weil er sich am 18. desselben Monats dieser Uebertretung von Neuem schuldig gemacht haben sollte. Gegen diese Strafverfügungen wurde der Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt.

In der mündlichen Verhandlung vor dem Schöffengericht zu Eisleben behaupteten beide Angeschuldigte unter Ueberreichung einer Bescheinigung des Hauptsteueramts zu Halle, dass sie sich im Dienste befunden hätten und deshalb befugt gewesen seien, die Geleise der Staatsbahn in Oberröblingen zu überschreiten.

Nach Verlesung eines Schreibens des Eisenbahn-Betriebsamts vom 17. Juni 1891 (wonach dasselbe mit Rücksicht auf die der Eisenbahn obliegende Haftpflicht sich mit dem Hauptsteueramt zu Halle in Verbindung gesetzt und den Steuerbeamten das Ueberschreiten der Geleise auf Bahnhof Oberröblingen in der Annahme, dass hierzu ein dringliches dienstliches Bedürfniss vorliege und dies nicht etwa zum Zwecke der bequemeren Erreichung eines Zieles geschehe, unter der Bedingung gestattet hatte, dass die Steuerbeamten jedesmal nach dem Verlassen des Zuges und vor dem Ueberschreiten des Geleises zur Vermeidung von Unglücksfällen sich die Erlaubniss des dienstthuenden Stationsbeamten einholen, was die Angeschuldigten unterlassen hätten) erkannte das Schöffengericht, dass die Angeschuldigten A. und R. wegen Uebertretung des Bahnpolizei-Reglements zu bestrafen, und zwar ersterer mit 2 ℳ bezw. 1 Tag Haft, letzterer mit 1 ℳ bezw. 1 Tag Haft. Das Schöffengericht hatte nämlich für festgestellt

erachtet, dass beide Angeklagte am 1. August 1891 zu Oberröblingen die Geleise der Eisenbahn überschritten hatten, ohne dass sie im Besitze einer Erlaubnisskarte gewesen waren und ohne dass sie sich in Ausübung ihres Dienstes befunden hatten.

Nachdem von beiden Angeschuldigten die Berufung eingelegt worden, erhob der Provinzial-Steuerdirektor zu Magdeburg durch Beschluss vom 2. November 1891 den Konflikt, weil die angeschuldigten Beamten, worüber weder der Eisenbahnverwaltung noch dem Gerichte eine Entscheidung zustände, sich im Dienste befunden hätten und deshalb gemäss § 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1874 zur Ueberschreitung des Geleises befugt gewesen wären.

Das Ober-Verwaltungsgericht spricht in seinem Erkenntniss vom 13. April d. J. aus, dass es den Konflikt nicht für begründet ansehe, indem es ausführt:

Nach Art. 97 der Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 werden die Bedingungen, unter welchen öffentliche Civil- und Militärbeamte wegen durch Ueberschreitung ihrer Amtsbefugnisse verübter Rechtsverletzungen gerichtlich in Anspruch genommen werden können, durch das Gesetz geregelt. Nach dem dieserhalb erlassenen Gesetze vom 13. Februar 1854 mit der durch § 11 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877 bestimmten Einschränkung steht der vorgesetzten Provinzial- oder Centralbehörde, wenn sie glaubt, dass den gerichtlich verfolgten Beamten eine Ueberschreitung ihrer Amtsbefugnisse oder eine Unterlassung einer ihnen obliegenden Amtshandlung nicht zur Last fällt, zwar die Befugniss zu, den Konflikt zu erheben, die Entscheidung über diese Frage wird aber lediglich von dem zur Beurtheilung des Konflikts berufenen Gerichtshofe getroffen. Die im Konfliktsbeschlusse vertretene Ansicht, dass allein die Steuerverwaltung darüber zu befinden habe, ob die angeklagten Beamten bei der zum Gegenstande der gerichtlichen Verfolgung gemachten Thätigkeit „im Dienste“ gewesen seien, entbehrt daher der rechtlichen Begründung. Zu erörtern ist übrigens nicht, ob die angeklagten Beamten, wie in dem Konfliktsbeschlusse allein ins Auge gefasst ist, „im Dienste waren“, sondern ob sie sich „in Ausübung ihres Dienstes befanden“. Denn nach § 54 des — an die Stelle des im Konfliktsbeschlusse erwähnten Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875 getretenen — Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 (Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 541 ff.) ist das Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubnisskarte nur den „in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen, dort speziell bezeichneten Beamten gestattet.

Die Motivirung des Konfliktsbeschlusses ist hiernach in den Gutachten der Justizbehörden mit Recht als nicht zutreffend erachtet worden.

Die Vorschrift in § 54 Absatz 2 des Bahnpolizei-Reglements, dass das Publikum die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen, und auch nur so lange, als die letzteren nicht durch Barrieren verschlossen sind, überschreiten darf, enthält ein allgemeines Verbotsgesetz, dem gegenüber das im Absatz 1 a. a. O. für gewisse in Ausübung ihres Dienstes befindliche Beamte ohne Erlaubnisskarte zugelassene Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen sich als eine Ausnahmebestimmung charakterisirt. Letztere muss einerseits mit Rücksicht auf die durch das Verbot zu schützenden Interessen, andererseits mit Rücksicht auf den für die Ausnahme maassgebenden Zweck strikte ausgelegt werden. Während das allgemeine Verbot die Sicherung des öffentlichen Verkehrs zum Gegenstande hat, geht der Zweck der nachgelassenen Ausnahmebestimmung offenbar dahin, dass gewissen zur Wahrnehmung anderer öffentlicher Interessen berufenen Beamten bei Ausübung ihres Dienstes durch jenes Verbot nicht Hindernisse entgegengesetzt werden, welche ihnen die Erfüllung ihrer Dienstpflichten unmöglich machen würden. Es sollte Vorsorge getroffen werden, dass Kollisionen vermieden würden zwischen den Anforderungen der Eisenbahnverwaltung und denen anderer Ressorts.

Werden gewisse Beamte der letzteren von der Einholung einer Erlaubniss der ersteren zum Ueberschreiten der Geleise entbunden, wenn sie sich in Ausübung des Dienstes befinden, so kann darunter nur diejenige Berufsthätigkeit verstanden werden, welche die Vornahme von Amtshandlungen auf dem Bahnkörper unmittelbar erforderlich macht. Ohne Erlaubnisskarte sind die betreffenden Beamten nicht schon bei jedem Dienstgange, welchen sie in Veranlassung der Ausübung ihres Dienstes zu machen haben, sondern nur dann zum Betreten des Bahnkörpers befugt, wenn dies die Art der Ausübung ihres Dienstes direkt erheischt, sei es, dass die Diensthandlung — wie die Zollrevision eines Eisenbahnzuges — auf dem Bahnkörper selbst vorzunehmen ist, sei es, dass der Bahnkörper von dem in der unmittelbaren Ausübung seines Dienstes — wie z. B. in der Verfolgung eines Zolldefraudanten oder Wilddiebes — begriffenen Beamten überschritten werden muss. (Vergl. Entscheidungen des Ober-Landesgerichts zu München vom 5. Januar und 8. Oktober 1886. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Deutscher und Oesterreichischer Gerichte Bd. V S. 1 f., 284 f.)

In diesem Sinne hat auch der Provinzial-Steuerdirektor der Provinz Sachsen in seinem Schreiben an das Hauptsteueramt zu Halle vom 31. Januar 1881 den mit § 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 30. November 1885 gleichlautenden § 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875 ausgelegt. Denn er ordnete damals nicht nur an, dass von der den

Steuerbeamten nachgegebenen Befugniss zum Betreten des Eisenbahnkörpers nur in Fällen dringenden dienstlichen Bedürfnisses Gebrauch gemacht werden sollte, sondern erklärte auch, dass ein solches Bedürfniss nicht vorläge, wenn die Geleise zum Zwecke der bequemeren Erreichung einer Betriebsanstalt überschritten würden.

In den vorliegenden Fällen haben die Angeklagten die Bahnanlage nicht zu dem Zwecke betreten, um unmittelbar auf derselben ihren Dienst auszuüben, sondern lediglich aus dem Grunde, um auf einem kürzeren Wege das Ziel ihrer Reise, die Zuckerfabrik Erdeborn, zu erreichen. Sie befanden sich zwar während ihrer Anwesenheit auf der Station Oberröblingen im Dienste, hatten denselben aber nicht dort, sondern erst in Erdeborn selbst zu verrichten. Die Voraussetzungen im Absatz 1 des § 54 des Bahnpolizei-Reglements treffen sonach auf sie nicht zu; sie unterstanden vielmehr dem allgemeinen, im Absatz 2 a. a. O. vorgesehenen Verbotsgesetze und überschritten ihre Amtsbefugnisse, wenn sie ohne Erlaubniss des dienstthuenden Stationsbeamten die Geleise, wie geschehen, betraten.

Selbst wenn die Angeklagten sich über das objektive Recht im Irrthume befunden haben sollten, würden ihre Handlungen um deswillen nicht aufhören, Amtsüberschreitungen zu sein (Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts Bd. XIV S. 431, Bd. XV S. 450, Bd. XIX S. 449).

Ihrer Verantwortlichkeit hätten sie unter den hier obwaltenden Umständen auch nicht durch die behauptete allgemeine Anweisung ihrer Vorgesetzten enthoben werden können, weil eine solche sie nicht von der Beachtung des hier in Frage stehenden Verbotsgesetzes entband.

Der Konflikt konnte hiernach nicht für begründet erachtet werden und es ist daher dem gerichtlichen Verfahren weiterer Fortgang zu geben.

Nr. 131. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 27. April 1892.

Geschieht der Abverkauf eines Trennstücks aus einem Grundstücke ausdrücklich oder doch dem Käufer und Verkäufer bewusst zu dem Zwecke eines bestimmten Unternehmens, so kann der Verkäufer als Eigenthümer des Restgrundstückes nachträglich nicht noch Entschädigungsansprüche aus Beeinträchtigungen erheben, welche der Gebrauch des Trennstückes zu dem betreffenden Zwecke zur Folge hat.

Der Eigenthümer, der sein ganzes Grundstück gegen baare Zahlung an einen beliebigen Erwerber veräussert und damit aus jeder rechtlichen Beziehung zu dem abgetretenen Grundstück ausscheidet, hat kein Interesse

an der künftigen Gebrauchsart des Grundstücks, hat von seinem Standpunkt aus auch keine Veranlassung, auf diese Gebrauchsart bei Bestimmung des Kaufpreises Werth zu legen. Der Eigenthümer dagegen, der nur einen Theil seines zusammenhängenden Grundbesitzes veräussert, hat Nachtheile nicht allein aus der etwaigen, für die Benutzung oder Verwerthung ungünstigeren Gestaltung der ihm verbleibenden Bodenfläche, sondern auch durch den freien Gebrauch zu gewärtigen, den der Erwerber des Theilstücks von demselben zu machen befugt ist (§§ 26 ff. Tit. 8 Th. I d. A.L.R.). Indem er durch den Abverkauf die ausschliessliche Gewalt über das Trennstück aufgiebt und dem Erwerber einräumt, unterwirft er sich den Beeinträchtigungen des Restgrundstücks, die nach den Vorschriften des Nachbarrechts zulässig sind. Legt er Werth auf die damit aufgegebene Freiheit, so wird dies entweder in dem Vorbehalt entgegengesetzter Grundgerechtigkeiten oder in der Erhöhung des Kaufpreises seinen Ausdruck finden. Immerhin aber wird bei dem Abverkauf der Veräusserer nicht schutzlos gegenüber solchen Einwirkungen von Seiten des Trennstücks auf das ihm verbliebene Grundstück, welche das Maass des Gemeinüblichen überschreiten und ihn im Gebrauch des letzteren erheblich beeinträchtigen. Ganz anders aber gestaltet sich die Rechtslage, wenn der Abverkauf ausdrücklich oder doch beiden Theilen bewusst zu dem Zweck eines bestimmten Unternehmens geschieht. Sind von diesem unerträgliche Nachtheile zu befürchten, so wird der Eigenthümer zunächst den Verkauf ablehnen; wenn er sich aber zum Verkauf entschliesst, kann er wiederum dem Käufer keine Bedingungen stellen, die die Benutzung des Trennstücks für dieses Unternehmen hindern würden; er ist also genöthigt, sich für die gefürchteten Nachtheile durch Vereinbarung eines höheren Kaufpreises schadlos zu halten. Der Käufer, der den Zweck, zu welchem er das Grundstück erwirbt, offen angiebt, der die Schwierigkeiten, die sich wegen dieses Zweckes dem Geschäftsabschluss entgegenstellten, sei es durch Bewilligung eines höheren Kaufpreises, sei es auf andere Weise, überwunden hat, darf nun darauf rechnen, dass dem Unternehmen, zu dessen Ausführung allein er gekauft hat, von Seiten des Verkäufers keine Hindernisse bereitet werden. Nur durch eine Uebergabe, die mit dieser Wirkung geleistet wird, wird er in den Stand gesetzt, über die gekaufte Sache nach dem Inhalt des Kontrakts zu verfügen (§ 124 Tit. 11 Th. I d. A.L.R.). Der Gebrauch, den er von dem Grundstück zum Zweck des beabsichtigten Unternehmens macht, mag von jedem andern, nur nicht von dem Verkäufer, der gerade zu diesem Zweck verkauft hat, als ein unzulässiger Eingriff in seine Eigenthumssphäre angefochten werden.

Nr. 132. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 28. April 1892.

Auf gewerbemässige Bauunternehmer findet die kurze Verjährung des § 1 Ziff. 1 des Ges. vom 31. März 1838 nicht Anwendung.

Was den von dem Beklagten erhobenen Einwand der Verjährung angeht, so ist er vom Berufungsrichter verworfen worden, weil der Beklagte gewerbsmässiger Bauunternehmer gewesen sei und daher die kurze Verjährung des § 1, 1 des Gesetzes vom 31. März 1838 nach Abs. 2 daselbst nicht Platz greife. Ohne ersichtlichen Rechtsirrthum hat der Berufungsrichter festgestellt, dass der Beklagte sowohl den fraglichen Bau, als auch andere Bauten berufsmässig in der Absicht unternommen habe, die errichteten Gebäude mit Gewinn wieder zu veräussern. Diese Feststellung rechtfertigt die Annahme, dass der Beklagte das Geschäft eines Bauunternehmers als Gewerbe betrieben hat, und es ist dann weiter nicht zweifelhaft, dass die in Rede stehende Forderung in Bezug auf diesen Gewerbebetrieb des Beklagten entstanden ist.

Nr. 133. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 6. Mai 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 39. S. 465.]

Haftung des Geschäftsherrn für den durch seine Angestellten in Ausübung der ihnen übertragenen Funktionen verursachten Schaden.

Der erkennende Senat hat schon wiederholt entschieden, dass der in Art. 1384 C. c. ausgesprochene Grundsatz, nach welchem der Geschäftsherr für den durch seine Angestellten in Ausübung der ihnen übertragenen Funktionen verursachten Schaden haftet, auch auf den Staat Anwendung finde, und was letzteren angeht, nicht auf Handlungen der Beamten, welche dem privatrechtlichen Gebiete angehören, z. B. staatliche Eigenthumsverhältnisse, Transportverträge u. s. w. betreffen, zu beschränken sei.

Nr. 134. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 11. Mai 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 34/35. S. 320. Ziff. 40. — Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 45. S. 535.]

Bei Ausübung von Hoheitsrechten haftet der Staat für Verschulden seiner Beamten nicht, ausser wenn dies vom Gesetze ausdrücklich bestimmt ist.

Für ein Verschulden seiner Beamten muss der Staat zwar haften, wenn es sich um die Verletzung vertragsmässiger oder sonstiger privatrechtlicher, z. B. aus dem Eigenthum und Nachbarrecht fliessender Ver-

pflichtungen oder um Ausübung fiskalischer Rechte, nicht aber, wenn es sich um Ausübung von Hoheitsrechten handelt, wenn nicht im letzteren Falle eine Haftpflicht des Staates vom Gesetz ausdrücklich ausgesprochen ist. Hierüber herrscht wenigstens im Gebiet des Preussischen Sechts in Theorie und Praxis Einstimmigkeit. (Vergl. Dernburg, Preuss. Privatrecht 4. Aufl. Bd. I S. 117 Note 16, Förster-Eccius 5. Aufl. Bd. I S. 551, Koch, Recht der Forderungen Bd. II S. 605, Turnau Grdb.O. Bd. II S. 523, Entsch. des Obertribunals Bd. 61 S. 1 ff., Entsch. d. R.G. Bd. 19 S. 350, Bd. 26 S. 341).

Nr. 135. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 12. Mai 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 37. S. 434.]

§ 6a Abs. 1 Ziff. 2 — § 26a Abs. 2 Ziff. 2 Kranken-Versich.-Ges. Begriff der „Trunkfälligkeit". Ein Erstattungsanspruch gemäss § 57 l. c. ist, wenn er nur theilweise begründet ist, nicht gänzlich, sondern nur in Betreff des unsubstantiirten Theiles abzuweisen.

Die Vorschrift im § 26 Abs. 4 Nr. 2 Ges. vom 15. Juni 1883, wonach durch die Statuten der Ortskrankenkasse bestimmt werden darf, dass Kassenmitgliedern, welche sich die Krankheit durch Trunkfälligkeit zugezogen haben, das statutenmässige Krankengeld gar nicht oder nur theilweise zu gewähren ist, soll nach der dem Entwurf des Gesetzes beigegebenen Begründung (Nr. 14 der Drucks. des Reichst. für 1882) dazu dienen, „die Inanspruchnahme der Kasse bei Krankheiten, welche durch lasterhaften Lebenswandel oder sonstiges pflichtwidriges Verhalten herbeigeführt sind, auszuschliessen". In dem von der Kommission des Reichstages über den Gesetzentwurf erstatteten Bericht (Nr. 211 der gedachten Drucksachen) ist bemerkt, dass es sich „bei den durch Trunkfälligkeit verursachten Erkrankungen in der Mehrzahl der Fälle um Deliranten handeln werde, für die ein Bedürfniss, sie vor der Armenpflege zu bewahren, am allerwenigsten vorliege". Danach, sowie nach dem Wortlaute des § 26 Abs. 4 Nr. 2 des Ges. ist anzunehmen, dass unter die Vorschrift der Nr. 2 am angeführten Orte jede durch die Trunkfälligkeit unmittelbar oder mittelbar herbeigeführte, mit der Trunkfälligkeit im Verhältnisse der Wirkung zur Ursache (im Kausalzusammenhange) stehende Krankheit fällt. Unerheblich ist, ob die Krankheit die nothwendige, unabwendbare Folge der Trunkfälligkeit gewesen; es genügt, dass die Krankheit wirklich durch die Trunkfälligkeit herbeigeführt ist. Die Annahme des Bezirksausschusses, dass zur Vorenthaltung des Krankengeldes nach Maassgabe des § 26 Abs. 4 Nr. 2 a. a. O. nur solche Krankheiten berechtigen, welche

durch Trunkfälligkeit u. s. w. unmittelbar hervorgerufen worden sind, ist rechtsirrthümlich.

Eine Verletzung des Begriffes der Trunkfälligkeit, unter welcher ein gewohnheitsmässiges und übermässiges Trinken zu verstehen ist, hat durch den Vorderrichter nicht stattgefunden; er hat thatsächlich festgestellt, dass F. sich während der Woche ein- bis zweimal zu betrinken pflegte und nicht selten derartig, dass er noch einen ganzen Tag lang seiner Arbeit nachzugehen unfähig war. Diese, sowie seine weitere thatsächliche Feststellung, dass F. auch am 16. Januar 1891 sich wiederum dem Trunke ergeben hatte, dass sein Unfall mithin durch Trunkfälligkeit veranlasst sei, würde aber nur in dem Falle zum Gegenstande einer Beschwerde gemacht werden können, wenn der Nachweis zu erbringen, dass sie den Ermittelungen im Streitverfahren nicht entspreche, aktenwidrig sei und sonach auf einen wesentlichen Mangel des Verfahrens zurückgeführt werden müsse. Die angefochtene Entscheidung findet jedoch in den von ihr mitgetheilten Zeugenaussagen ihre vollständige Begründung und kann, da das Gericht gemäss § 79 Landesverw.Ges. nach seiner freien, aus dem ganzen Inbegriffe der Verhandlungen und Beweise geschöpften Ueberzeugung zu entscheiden hatte, nicht dadurch erschüttert werden, dass Kläger aus den Zeugenaussagen der Arbeiter Z. und L. Folgerungen zieht, die der Vorderrichter nicht für berechtigt gehalten hat. Soferne der Bezirksausschuss somit dem Kläger das Krankengeld abgesprochen hat, ist seine Entscheidung für begründet anzusehen, — nicht so, insofern von ihm die ganze Klage abgewiesen ist.

Der Vorderrichter erkennt ausdrücklich an, dass die Kasse von dem Ersatze der freien ärztlichen Behandlung und Arznei nicht entbunden sei, und entspricht diese Annahme auch dem Gesetze und dem Statut der Kasse — § 6 Nr. 1 Krankenversich.Ges. § 11 Nr. 1 des Statuts. Er weist aber den Anspruch auch auf diesen Theil der Unterstützung ab, weil er mit demjenigen auf das Krankengeld verbunden und weil wegen unrichtiger Berechnung des letzteren eine zu hohe Forderung gestellt sei. Hierin liegt ein Rechtsirrthum. Dahingestellt mag bleiben, ob sich aus den vom Kläger in Bezug genommenen §§ 71 und 100 Landesversich.Ges. und den §§ 130 und 293 C.P.O. Einwendungen gegen die getroffene Entscheidung ergeben, jedenfalls entbehrt dieselbe eines zutreffenden Rechtsgrundes. Nirgend enthalten die Gesetze eine Vorschrift, welche ein Gericht ermächtigte, von ihm als einer Partei zustehend anerkannte Forderungen allein aus dem Grunde abzuweisen, weil neben ihnen unberechtigte Ansprüche erhoben sind; im Gegentheil ist in den §§ 273 ff. C.P.O. gestattet, Theilurtheile zu erlassen, wodurch anerkannt ist, dass eine der Theilung in quanto fähige Forderung nicht nothwendigerweise wegen eines einem

ihrer Theile anhaftenden Mangels ganz abgewiesen werden muss. Hiernach war die Vorentscheidung, soweit sie die als Ersatz für ärztliche Behandlung und Arznei geforderte Summe von 28,80 ℳ zum Gegenstande hat, aufzuheben und war der bezeichnete Betrag, auf den sich der Klageanspruch beschränkt, dem Ortsarmenverbande zuzuerkennen.

Nr. 136. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 12. Mai 1892.

Zu den Entschädigungsberechtigten gemäss § 11 des Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 gehören Pächter und Miether auch dann, wenn ihre Rechte nicht dinglicher Natur sind.

Inhalt und Wortlaut des Gesetzes zwingen zu der Annahme, dass durch dasselbe dem Pächter und Miether ohne Rücksicht darauf, ob ihm nach dem für das Pacht- und Miethverhältniss maassgebenden Civilrechte dingliche oder nur obligatorische Rechtsstellung zukommt, der Anspruch auf Entschädigung gegen Unternehmer mit der in § 11 ausgesprochenen Maasgabe gewährt werden soll. Der § 11 redet ganz allgemein. Die Nebeneinanderstellung der Nutzungs-, Gebrauchs- und Servitutenberechtigten einer- und der Pächter und Miether andererseits gestattet nicht den Schluss, dass das Gesetz hier nur diejenigen Pacht- und Miethrechte im Auge habe, welche nach dem für sie geltenden Rechte dinglicher Natur sind. Diese Unterstellung erscheint geradezu ausgeschlossen, wenn man erwägt, dass das Gesetz für die ganze preussische Monarchie bestimmt ist und in den einzelnen Theilen der Monarchie, wie aus der Nachweisung der bestehenden Gesetzgebung erhellt, hinsichtlich der Frage, ob und wie, bezw. von wem der Pächter und Miether im Falle einer Enteignung zu entschädigen ist, einen sehr verschiedenen Rechtszustand, insbesondere solche Gesetze antraf, welche dem Unternehmer die Entschädigung des Pächters und Miethers neben dem Eigenthümer auferlegten. Hätte das Gesetz (§ 11) wirklich nur die dinglich berechtigten Pächter und Miether im Auge gehabt, so musste und konnte dies in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise zum Ausdruck kommen (vergl. das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 § 12, das R.Ges. betreffend die Beschränkungen des Grundeigenthums in der Umgebung von Festungen, vom 21. Dezember 1871, §§ 34, 37). Die Unmöglichkeit der von der Revision vertretenen beschränkten Auslegung des § 11 wird überdies dargethan durch die Vorschrift in § 5 Abs. 2 des Gesetzes, wonach im Falle der Benutzung des Grundeigenthums zu Vorarbeiten den Betheiligten der abgeschätzte Schaden sofort auszuzahlen ist, als Betheiligte aber neben dem Eigenthümer der

Nutzniesser, Pächter und Verwalter aufgezählt sind. Dass hier der Pächter ohne Unterschied, ob er ein dingliches Recht hat oder nicht, gemeint ist, wird nicht zu bestreiten sein und ist wohl auch nirgends bestritten. Diese Fassung des § 5 nöthigt aber ohne Weiteres zu der Annahme, dass auch dem § 11, sofern er allgemein von dem Entschädigungsanspruche des Pächters und Miethers spricht, dieselbe unbeschränkte Bedeutung zukommt. In ebenso allgemeiner Weise sind die angeführten Bestimmungen des § 25, welche den anderen Betheiligten und Nebenberechtigten die Berücksichtigung im Verfahren gewährleisten, zu verstehen. Auch die Vorschrift in Abs. 6 daselbst, dass jeder „an dem zu enteignenden Grundstücke Berechtigte“ befugt sei, im Termine zu erscheinen und sein Interesse wahrzunehmen, ist nicht geeignet, der von der Revision vertheidigten Auslegung des Gesetzes zur Stütze zu dienen. Die Worte „an dem Grundstücke Berechtigte“ dürfen nicht so verstanden werden, als ob hiermit nur die dinglich Berechtigten gemeint seien. Hiergegen spricht der übrige Inhalt des § 25, sowie der Umstand, dass die von der Kommission des Abgeordnetenhauses vorgeschlagene Bestimmung „In dem Termine ist jeder an dem zu enteignenden Objekte dinglich Berechtigte befugt, zu erscheinen . . . .“ nur in der jetzigen Fassung Aufnahme fand (siehe bei Eger das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 S. 212 ff.). Auch abgesehen hiervon gewähren die Materialien des Gesetzes zum Mindesten keinen Anhaltspunkt für eine dem beschränkten Standpunkt der Revision entsprechende Auslegung des Gesetzes. Die Regierungsmotive zu § 11 beschäftigen sich nach Erwähnung verschiedener Enteignungsgesetze im Wesentlichen nur mit der Frage, ob dem Pächter und Miether ein Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer zu gewähren sei. Sie führen, ohne den Unterschied der Rechtsstellung des Pächters und Miethers in den verschiedenen in der Preussischen Monarchie bestehenden Rechtsgebieten (gemeines Recht, preussisches Landrecht, rheinisch-französisches Recht) zu berühren, aus, dass die Auflösung des Pacht- und Miethsverhältnisses durch Expropriation rücksichtlich der Kontrahenten als eine durch vis major herbeigeführte anzusehen sei und demnach eine Entschädigungspflicht des Verpächters und Vermiethers nicht angenommen werden könne. Anders gestalte sich das Verhältniss des Unternehmers gegen den Pächter und Miether. Da er im öffentlichen Interesse die Auflösung oder Schmälerung des Gebrauchs- und Nutzungsrechtes des Pächters oder Miethers herbeiführe, so sei der Anspruch gegen ihn auf Entschädigung gerechtfertigt, vorausgesetzt, dass der Pächter oder Miether durch die Entziehung des Objekts einen Vermögensnachtheil leide, welchen er bei kontraktmässiger Fortsetzung seines Pacht- und Miethsverhältnisses nicht erlitten haben würde. Bei den Be-

rathungen der gesetzgebenden Faktoren aber wurde im Wesentlichen nur über die Art und Weise der Entschädigung des Pächters und Miethers gesprochen (siehe bei Eger a. a. O. S. 285 f.). Die Kommentatoren des Preussischen Enteignungsgesetzes sind in Ansehung der zu entscheidenden Frage verschiedener Ansicht. Bähr und Langerhans besprechen zu § 11 den dem Pächter und Miether eingeräumten Entschädigungsanspruch allgemein, ohne die Unterscheidung nach seiner Rechtsstellung, ob sie dinglicher oder persönlicher Natur ist, hineinzutragen, bemerken dagegen zu § 25 Abs. 6, „an dem Grundstücke Berechtigte“ seien Miether und Pächter, selbst wenn ihnen, wie nach gemeinem Rechte, ein dingliches Recht nicht zustehe (S. 53, 55). Loebell (das Preussische Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874) spricht sich dahin aus, es müsse bei der Geltung des Gesetzes für die ganze Monarchie angenommen werden, dass gemäss § 11 auch Pächtern und Miethern, deren Recht, wie nach gemeinem Rechte, dingliche Natur nicht zukomme, wenigstens dann, wenn sie sich im Besitze befinden, Entschädigung Seitens des Unternehmers zu gewähren sei. Ob letztere Voraussetzung anzuerkennen, ist hier, wo der Kläger zweifellos sich im Besitze befand, nicht zu untersuchen. Dagegen stehen Dalcke, Seydel und besonders Eger (a. a. O. Bd. 1 S. 93 f., 328 f., Bd. 2 S. 213, 221 ff.) auf demjenigen Standpunkte, auf den sich die Revision stützt. Die hierfür geltend gemachten Gründe sind die von dem Revisionskläger angeführten. Dass dieser Standpunkt als ein berechtigter nicht anzuerkennen ist und den hierfür entwickelten Gründen entscheidende Bedeutung nicht beigemessen werden kann, ist im Vorstehenden ausgeführt. Insbesondere kann aus der Anordnung des Gesetzes und der Begrenzung der Enteignungsobjekte im Tit. I, wie die Vergleichung mit der bestehenden Gesetzgebung zeigt, ein Argument für jenen Standpunkt nicht entnommen werden.

Nr. 137. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 13. Mai 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 37. S. 435. — Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 30 31 S. 284. Ziff. 51.]

Entschädigungspflicht der Gemeinden in Folge des Fluchtlinienplanes. Abschätzung der zur Enteignung bestimmten Fläche als Bauland, obwohl dieselbe durch den Fluchtlinienplan der Bebauung entzogen war.

Die Revision findet eine Rechtsverletzung darin, dass die zur Enteignung bestimmte Fläche als Bauland abgeschätzt worden ist, obwohl dieselbe durch den Fluchtlinienplan vom 3. September 1885 der Bebauung entzogen war. Dieser Angriff ist unbegründet, denn jene Schätzung entspricht, da nach der im Urtheil getroffenen Feststellung der Fläche zur

Zeit der Zustellung des Entschädigungsbeschlusses die Eigenschaft als Bauland an einer bereits eröffneten Strasse zukam, dem aus § 10 Abs. 2 Enteignungsges. vom 11. Juni 1874 sich ergebenden Rechtsgrundsatze, wonach diejenige Werthverminderung, welche das zur Enteignung bestimmte Land erst „in Folge der neuen Anlage“ erleidet, bei Bemessung der Entschädigung nicht in Berücksichtigung gezogen werden darf. Diesem Grundsatze des Enteignungsrechts seine Anwendbarkeit zu entziehen, wenn das Unternehmen in Anlegung neuer Strassen besteht und die Nichtbebauung des zur Strasse bestimmten Geländes durch einen Fluchtlinienplan gemäss § 11 Ges. vom 2. Juli 1875 gesichert wurde, ist unzulässig, da § 13 dieses Gesetzes unter Nr. 1 für den Fall, dass die zu Strassen und Plätzen bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetreten werden, ausdrücklich Entschädigung wegen Entziehung des Grundeigenthums zusichert. Nach dieser Gesetzesvorschrift tritt in Folge des Fluchtlinienplans die Entschädigungspflicht der Gemeinden ein, wenn und soweit dieselbe Abtretung des Grundeigenthums beansprucht, woraus von selbst folgt, dass, wenn es zur zwangsweisen Abtretung kommt, für das Maass der Entschädigung lediglich die für die Enteignung gegebenen Vorschriften maassgebend sind und insbesondere eine Abweichung von dem oben erwähnten Grundsatze nicht stattfindet. Das Bauverbot, welches nach § 11 Ges. vom 2. Juli 1875 mit der Offenlegung des Planes beginnt, wirkt auf die Entschädigungsfrage nur indirekt ein und zwar insofern, als es den Eigenthümer verhindert, auf der betroffenen Fläche Neu-, Um- und Ausbauten vorzunehmen und dadurch die Entschädigungspflicht der Gemeinde für den Fall, dass dieselbe zur Enteignung schreitet, zu erschweren. Weiter geht in dieser Beziehung die Wirkung des § 11 nicht, insbesondere hindert derselbe weder den Eigenthümer, durch Verbesserung der Benutzungsfähigkeit der fraglichen Grundfläche den Werth derselben zu erhöhen, noch beraubt er ihn des Vortheils, welcher ihm aus einer von seinem Willen unabhängigen Werthserhöhung erwächst, wozu insbesondere diejenige gehört, welche mit der Eigenschaft als Bauland an einer anderen als der neu eröffneten Strasse verknüpft ist, sei es, dass diese Eigenschaft schon vor dem Fluchtlinienplan vorhanden war oder unabhängig von dem gegenwärtigen Unternehmen in der Zwischenzeit zwischen dem Fluchtlinienplan und der Enteignung, genauer der Zustellung des Entschädigungsbeschlusses, erworben wurde. Dass es nicht in der Absicht des Gesetzgebers lag, durch §§ 1, 11 und 13 des Ges. vom 2. Juli 1875 den obenerwähnten Grundsatz des Enteignungsrechts abzuändern oder den Zeitpunkt, in welchem die Baubeschränkung des § 11 eintritt, als denjenigen zu bestimmen, nach welchem der Werth der Grundfläche bei der künftigen Zwangsenteignung

bemessen werden soll, ist bereits in dem Urtheile des Reichsgerichts Bd. 8 der Entsch. S. 238 ff. überzeugend dargethan (vergl. auch das in dem Preuss. Verw.Bl. 1886/87 S. 122 abgedruckte Urtheil vom 22. September 1886).

Nr. 138. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 20. Mai 1892.

§ 333 Str.G.B. Voraussetzungen der Beamtenbestechung.

Weder nach dem Wortlaute noch nach dem Sinn und Zweck des Gesetzes kann es als nothwendige Voraussetzung der Bestechung angesehen werden, dass das Geschenk zur Zeit des Anbietens schon nach Art und Maass fest bestimmt ist. Der Gedanke, der dem § 333 Str.G.B. zu Grunde liegt, ist, dass keine gesetzwidrige Einwirkung auf die Amtsthätigkeit ausgeübt werden soll. Rechtsirrig ist es nun schon, wenn die Vorinstanz davon ausgeht, dass „zweifellos" die angebotenen Vortheile sich in den Augen dessen, der zur Verletzung einer Amts- oder Dienstpflicht bestimmt werden soll, als ein „Vermögensvortheil" darstellen müssten (vergl. Entsch. Bd. 9 S. 166). Es lässt sich aber auch nicht bezweifeln, dass schon das Anbieten eines noch nicht fest bestimmten Geschenkes, wenn es nur von dem Beamten oder dem Mitgliede der bewaffneten Macht als ernstlich gemeint aufgefasst werden konnte, geeignet ist, die Amts- oder Dienstthätigkeit in unzulässiger Weise zu beeinflussen.

Nr. 139. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 24. Mai 1892.

Voraussetzungen, unter welchen eine Arbeitsbahn als Eisenbahn im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zu betrachten ist.

Soweit es sich um die Frage handelt, ob die von der Beklagten erbaute Arbeitsbahn als eine Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes anzusehen sei, hat das O.L.G. sich der Rechtsprechung des R.O.H.G. (Entsch. Bd. 20 S. 151, Bd. 21 S. 243, Bd. 25 S. 203), sowie des R.G. (Entsch. Bd. 1 S. 174, Bd. 2, S. 38, Bd. 7 S. 40; Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 1 S. 136, Bd. 2 S. 226, Bd. 3 S. 178 und 360) angeschlossen. Nach dieser ist eine auf eisernen Schienen laufende Bahn dieser Art dann als eine Eisenbahn im Sinne der erwähnten Vorschrift anzusehen, wenn eine objektive Gefährlichkeit des Betriebes vorliegt, welche derjenigen bei dem Betriebe einer dem allgemeinen Verkehr die-

nenden Eisenbahn gleichartig ist. Dass diese Voraussetzungen im vorliegenden Falle gegeben sind, wurde mit genügender thatsächlicher Begründung festgestellt. Deshalb konnte das O.L.G. ohne Rechtsirrthum annehmen, dass der Unfall bei dem Betriebe einer Eisenbahn erfolgt sei.

Nr. 140. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 3. Juni 1892.

§§ 246, 350, 359 Str.G.B. Unterschlagungen, welche ein beim Eisenbahnbau diätarisch beschäftigter Landmesser (Feldmesser) begeht, sind nicht als Unterschlagungen amtlich anvertrauter Gelder anzusehen.

Als Landmesser (Feldmesser) ist der Angeklagte nach § 36 der Gewerbeordnung vom 1. Juli 1883 nur Gewerbetreibender, selbst wenn er für seine Berufsthätigkeit obrigkeitlich verpflichtet war. Denn die dort den verfassungsmässig dazu befugten Behörden oder Korporationen ertheilte Ermächtigung, Feldmesser, Auktionatoren und ähnliche Gewerbetreibende auf die Beobachtung der für sie bestehenden Vorschriften zu beeidigen und öffentlich anzustellen, hat, wie sich aus dem Absatz 2 daselbst ergiebt, nur den Zweck, ihnen eine besondere Glaubwürdigkeit bei Ausübung ihres Gewerbes zu verschaffen, nicht aber sie zu Organen des Staates zu machen. Beamtenqualität erlangte der Angeklagte gemäss § 359 Str.G.B. erst durch die Anstellung im unmittelbaren oder mittelbaren Dienste des Staates. Wie feststeht, ist er nur zu der Beschäftigung beim Bau der Eisenbahn, bei welcher er sich der Unterschlagung an dem ihm zur Löhnung der Arbeiter übergebenen Vorschuss schuldig machte, durch Verfügung der Königlichen Eisenbahndirektion mit der ausdrücklichen Maassgabe berufen worden, dass er „ausserhalb des Staatsbeamtenverhältnisses“ vorübergehend als Landmesser diätarisch beschäftigt werden sollte. Der hierin ausgesprochene Wille der berufenen Behörde musste als entscheidend dafür angesehen werden, dass der Angeklagte nicht in das Verhältniss eines Staatsbeamten getreten war. Eine andere Auffassung war höchstens dann möglich, wenn die aufgetragenen Geschäfte nur von einem Beamten verrichtet werden können, was vorliegend nicht zutrifft.

Nr. 141. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
5. Civil-Senat. Vom 15. Juni 1892.

Zustellung des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses im preussischen Enteignungsverfahren.

Die aus der Vornahme der Zustellung in der Form einer Ersatzzustellung vom B.G. entnommene Beanstandung der Zustellung war überhaupt ohne Erheblichkeit, und zwar deshalb, weil das zuzustellende Schriftstück unbestrittenermaassen trotz der etwaigen Unzulässigkeit der von dem zustellenden Beamten beabsichtigten Ersatzzustellung alsbald von dem Ersatzempfänger, dem Botenmeister des Magistrats, diesem selber eingehändigt worden ist, der Magistrat sonach das zuzustellende Schriftstück alsbald im Wege der Zustellung erhalten hat. Es trifft auf diesen Fall die Begründung zu, die der III. C.S. des R.G. in der Entscheidung vom 18. Januar 1887 (Entsch. Bd. 17 Nr. 101 S. 403 ff.) für einen ähnlich liegenden Fall gegeben hat und auf die hier Bezug zu nehmen ist. Der Zweck der Zustellung besteht in der Uebergabe des zuzustellenden Schriftstücks an den Adressaten; dieser Zweck ist im vorliegenden Fall vollständig dadurch erreicht, dass der zugestellte Entschädigungs-Feststellungsbeschluss alsbald, das praes. des Magistrats datirt sogar vom 24. März, das Datum der Zustellungsurkunde vom 25. März scheint demnach von dem zustellenden Beamten verschrieben worden zu sein, an den Magistrat selbst gelangt ist, und zwar durch den Botenmeister, dem es zugestellt worden war, und, wie füglich nicht bezweifelt werden kann, worüber jedenfalls Abweichendes nicht behauptet worden ist, unter Mittheilung von der an ihn zum Zweck der (Ersatz-) Zustellung geschehenen Uebergabe. Mag daher auch die Ersatzzustellung an den Botenmeister ungerechtfertigt gewesen sein, so ist doch dieser Mangel dadurch geheilt, dass der Magistrat selbst, und zwar im Wege der Zustellung den Entschädigungs-Feststellungsbeschluss erhalten hat. Die Formwidrigkeit, die von der Beklagten selbst gerügt und vom B.R. unerörtert gelassen ist, nämlich das Fehlen einer der Beklagten zu übergebenden Abschrift der Zustellungsurkunde, kann überhaupt nicht zu einer Ungültigkeit der Zustellung führen. Die hierdurch etwa verletzte Vorschrift des § 173 Abs. 3 der C.P.O. ist lediglich instruktionell; ihre Verletzung begründet keine Ungültigkeit der Zustellung, vergl. die Urtheile des R.G., V. C.S., vom 15. März 1882 und des IV. C.S. vom 22. Juni 1883 in Gruchot, Beiträge Bd. 27 S. 1082 und 1084; auch das Urtheil des Bayerischen Obersten Landgerichts vom 31. März 1887 in Seuffert, Archiv Bd. 42 Nr. 327.

Nr. 142. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 5. Januar 1891.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 21. S. 310.]

Wasserrecht-Räumung der Privatflüsse. Gesetz über Benutzung der Privatflüsse vom 28. Februar 1843 § 7.

Die im § 7 des Gesetzes vom 28. Februar 1843 den Uferbesitzern zur Pflicht gemachte Räumung bezweckt die Erhaltung des Flusslaufes in normalem Zustande, soweit es zur Beschaffung der Vorfluth nothwendig ist, die Beseitigung alles dessen, was im Flussbette den Wasserablauf hindert. Erhebt sich das Wasser in Folge von Hochwasser, Eisverstopfungen oder aus anderen Ursachen zeitweise auf die Ufer und findet es dort ein Vorfluthshinderniss, so erwächst den Uferbesitzern aus § 7 a. a. O. keine Pflicht, dies Hinderniss zu beseitigen.

Nr. 143. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 17. Februar u. 3. April 1891.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1020.]

Rechtliche Wirkungen des Bebauungsplanes. Baufluchtengesetz vom 2. Juli 1875.

Ein Bebauungsplan nach Maassgabe des Gesetzes vom 2. Juli 1875 wirkt nur soweit rechtlich, als er Fluchtlinien festsetzt. Die sonst vorhandenen Wege und Strassen, auf welche die Fluchtlinienfestsetzung sich nicht bezieht, welche aber in dem Lageplane mit dargestellt werden müssen, werden in ihren Rechtsverhältnissen nicht verändert. Das Gesetz vom 2 Juli 1875 bietet keinen Anhalt dafür, dass etwa alle öffentlichen Wege auf solchen Gebieten, für die ein Bebauungsplan aufgestellt wird, ohne Weiteres mit der Feststellung des Bebauungsplanes oder mit seiner Durchführung eingehen.

Nr. 144. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 10. März 1891.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 21. S. 233. Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1017.]

Zuständigkeitsverhältnisse bezüglich der Unterhaltung von Chausseen.

Die Handhabung der Chausseebaupolizei steht regelmässig nicht der Ortspolizeibehörde, sondern dem Regierungspräsidenten, als der Landes-

polizeibehörde, zu. Eine im Zuge einer Chaussee gelegene Brücke untersteht demnach, wenn nicht ein Anderes ausdrücklich bestimmt ist, als Theil der Chaussee bezüglich der Unterhaltung der Landespolizei. Die Ortspolizeibehörde kann nicht ohne Weiteres und selbständig in die Aufgaben der Landespolizei eingreifen und ihrerseits den Bestand der Brücke überwachen.

Nr. 145. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 13. März 1891.

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 28. Nr. 5. S. 29.]

Anspruch dessen, der eine Eisenbahnanleihe öffentlich zur Subskription anbietet, gegen den Zeichner auf Zahlung des gezeichneten Betrages gegen Abnahme der Stücke.

Klägerin hatte zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn in Schweden und Norwegen mittelst eines Prospektes, welcher über die Rentabilität dieser Eisenbahn Angaben machte, eine von ihr in einzelnen Stücken auf den Inhaber auszugebende Prioritätsanleihe von 1 500 000 £ öffentlich zur Subskription angeboten und Beklagte 1000 £ gezeichnet. Als letztere die Stücke gegen Zahlung abnehmen sollte, weigerte sie dies, weil, wie sie behauptete, wesentliche Angaben des Prospektes über die Rentabilität des der Anleihe zur Grundlage dienenden Eisenbahnunternehmens unrichtig seien.

Aus den Gründen:

„Die vom Berufungsgerichte an die Spitze seiner Ausführungen gestellte Ansicht, dass Klägerin, um ihren Anspruch auf Abnahme der Obligationen durchführen zu können, den Beweis der Richtigkeit der Angaben ihres Prospektes zu führen habe, soweit diese erheblich sind und ihre Richtigkeit von den Beklagten bestritten wird, ist freilich unrichtig. Die Sache liegt nicht anders wie bei einem Spezieskaufe unter einer Zusage des Verkäufers in Betreff der Beschaffenheit des Kaufgegenstandes. Es ist alsdann durch den Vertrag die Spezies bestimmt, durch deren Angebot die Erfüllung seitens des Verkäufers erfolgen soll. Es giebt keine andere Erfüllung als durch diese Spezies. Die Erfüllungsweigerung des Käufers stellt sich daher nicht als ein Bestreiten dar, dass der als Erfüllung angebotene Gegenstand zur Erfüllung des geschlossenen Vertrages geeignet sei, wobei zunächst — wenn man von den Wirkungen nicht rechtzeitiger Erfüllung oder den Folgen der Wahl gerade dieses Gegenstandes zur Erfüllung seitens des Verkäufers absieht, — noch die Möglichkeit der Erfüllung durch eine andere Spezies bestehen bliebe. Vielmehr stellt sich

die Erfüllungsweigerung in solchem Falle als Anspruch auf Abgehen von dem Vertrage dar, weil der Verkäufer die zugesagte Beschaffenheit des allein als Gegenstand des Kaufes und seiner Erfüllung gesetzten Kaufobjektes nicht gewähren könne (§ 326 A.L.R. I. 5). In solchem Falle muss der Käufer zur Begründung dieses Anspruches das Fehlen der zugesagten Eigenschaft beweisen ohne Rücksicht darauf, ob er die Sache bereits entgegengenommen hat oder nicht.

Vgl. l. 4 Dig. de probat. 22, 3; l. 3 Cod. de aedil. action. 5, 58; Thöl, Handelsrecht 5. Aufl. Bd. 1 Thl. 2 S. 345.

Im vorliegenden Falle sind die einzelnen Obligationen des von der Klägerin ausgegebenen Anlehns allerdings im Verhältnisse zu einander vertretbar. Aber die Gesammtheit dieser Obligationen bildet insofern eine Spezies, als die Zusagen des Prospektes, um die es sich hier handelt, für alle entweder zutreffen oder fehlen. . . Dabei ist es für die zu entscheidende Frage unerheblich, ob man das durch die Zeichnung und Zutheilung der Obligationen unter den Parteien begründete Rechtsverhältniss als Kauf oder als Verpflichtung der Beklagten, der Klägerin ein Darlehn zu gewähren, auffasst. Denn auch im letzteren Falle würde wegen der Beweislast ganz dasselbe gelten, wenn das Darlehn vom Darlehnsnehmer unter der Versicherung bestimmter thatsächlicher und rechtlicher Verhältnisse des Unternehmens, für welches das Darlehn gewährt und aus dessen Erträgen es verzinst und zurückgezahlt werden soll, erfordert ist, und der das Darlehn Versprechende von dem Versprechen wegen Unrichtigkeit dieser Versicherung zurücktreten will. Uebrigens kann, wenn auch die Klägerin diejenige ist, welche die Obligationen erst kreiren sollte und wollte, und die Obligationen muthmaasslich als skripturmässigen Schuldgrund das Anlehn bezeichnen, das Wesen des Geschäftes nur in Uebereinstimmung mit dem in Entsch. des R.O.H.G. Bd. 20 S. 248 flg. abgedruckten Urtheile in der Ueberlassung von Inhaberpapieren in Höhe eines bestimmten Nominalbetrages zu einem bestimmten Preise zu Eigenthum gefunden, das Geschäft also nur unter den Begriff des Kaufes subsumirt werden. Die Auffassung, als wären die betreffenden Papiere in dem Zeitpunkte, in dem sie in die Hand des ersten Nehmers gelangen, nur Schuldurkunden über ein gewährtes Darlehn, widerstreitet dem Wesen der Inhaberpapiere und würde sich mit der ausgebildeten Technik des Emissionsgeschäftes, wie dasselbe auch hier gehandhabt worden ist, in Widerspruch setzen.“ . . .

Nr. 146. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 15. März 1891.

Rechtsmittel in wegepolizeilichen Strafsachen. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. § 56.

Nach § 56 Absatz 4 des Zuständigkeitsgesetzes hat der Kläger, wenn er nicht etwa die polizeiliche Anordnung unabhängig von der Frage, wer wegebaupflichtig ist, anficht, zur Abwehr der ihm angesonnenen Wegebauleistung die Klage ausser gegen die Wegepolizeibehörde „zugleich“ auch gegen den Dritten zu richten, den er aus Gründen des öffentlichen Rechts statt seiner für verpflichtet hält. Unterlässt er dies, so geht er seines Einwandes, dass nicht er, sondern ein Anderer verpflichtet sei, der Behörde gegenüber für den vorliegenden Fall verlustig, die polizeiliche Verfügung wird gegen ihn unanfechtbar, und er kann nicht fordern, dass die Behörde sich an einen Andern halte.

Nach der angezogenen Gesetzesbestimmung ist die Klage, auch soweit sie sich gegen den angeblich verpflichteten Dritten richtet, an dieselbe zweiwöchentliche Präklusivfrist gebunden, welche ihr gegenüber der Wegepolizeibehörde vorgeschrieben ist. Eine Nachfrist gemäss § 56 Absatz 6 a. a. O. lediglich zur Ermittlung des Wegebaupflichtigen und zur nachträglichen Ausdehnung der ursprünglich nur gegen die Wegepolizeibehörde gerichteten Klage auf denselben kann in Folge eines erst nach Ablauf der zweiwöchentlichen Klagefrist darauf gerichteten Antrages nicht ertheilt werden.

Nr. 147. Entsch. des Ober-Landesgerichts Hamburg.

I. Civil-Senat. Vom 16. März 1891.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 47. S. 496]

§ 53. Abs. 2 Eisenb. Betriebs-Reglement. Die Eisenbahn ist zur Nachforderung der von ihr irrthümlich zu niedrig berechneten Fracht auch dann berechtigt, wenn der Empfänger durch die Nachzahlung unverschuldet geschädigt werden würde.*)

Architekt R. pflegte gewisse Baumaterialien, welche er von auswärts bezog, an den Beklagten, einen Fuhrmann, adressiren zu lassen, damit dieser sie an der Eisenbahn in Empfang nehme und nach der Baustelle transportire. Der Beklagte that dies, legte die Fracht aus und erhielt

*) A. M. Eger, Deutsches Frachtrecht, 2. Aufl. Bd. II. S. 423. Vgl. die dort zutreffend gegen obige Annahme geltend gemachten Gründe.

sie mit dem Fuhrlohn von R. erstattet. Nach Verlauf mehrerer Monate erhob das Eisenbahnbetriebsamt eine Nachforderung gegen den Beklagten, weil in mehreren Fällen infolge irrthümlicher Anwendung eines unrichtigen Tarifsatzes die Fracht zu niedrig berechnet worden sei. Der Beklagte lehnte die Nachzahlung ab, indem er geltend machte: ihm sei der Tarif nicht bekannt gewesen; die unrichtige Anwendung desselben habe die Eisenbahnverwaltung verschuldet; er würde durch Nachzahlung der Differenz in einen unverschuldeten Verlust gerathen, da sein Auftraggeber R. inzwischen insolvent geworden sei und daher sein Regress gegen denselben bei der Unzulänglichkeit der Konkursmasse erfolglos oder doch nur von sehr geringem Erfolg sein werde, während er, wenn von vornherein der richtige Frachtsatz erhoben wäre, denselben alsbald von R. ersetzt erhalten haben würde. Die Klage des Eisenbahn-Betriebsamts wurde im ersten Rechtszuge abgewiesen, im zweiten ihr aber Folge gegeben aus folgenden Gründen: „§ 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 trägt die Ueberschrift „Zahlung der Fracht" und enthält im Absatz 1 die Bestimmung, dass die Frachtgelder bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden. Wenn sich daran im Absatz 2 die Bestimmung anschliesst, dass „unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen sollen", so ist damit, wie schon vom R.-Ober-Handelsgericht (Bd. XXI S. 185; Bd. IX S. 73) bemerkt worden, noch besonders zum Ausdruck gebracht, was auch ohnehin Rechtens sein würde. Bei nicht frankirten Sendungen wird nämlich das Frachtgut von der Bahnverwaltung dem Empfänger gegen Zahlung der im Frachtbrief berechneten Fracht in der Voraussetzung abgeliefert, dass die Frachtberechnung dem Reglement und den Tarifen, auf Grund welcher regelmässig die Sendung erfolgt (vergl. auch die Frachtbriefe) entspreche. Ist dies infolge eines bei der Frachtberechnung vorgekommenen Irrthums nicht der Fall, so ist selbstredend das zu wenig Gezahlte vom Empfänger nachzuzahlen, wie das zu viel Gezahlte von der Bahnverwaltung herauszuzahlen ist. So versteht ersichtlich auch Thöl (Handelsrecht Bd. III § 61) diese Bestimmung, wenn er sagt: „Unrichtige Berechnungen sollen ausgeglichen werden." In einfachster Form hat der im § 53 Abs. 2 ausgesprochene Gedanke seinen Ausdruck gefunden im § 12 des Berner Entwurfs eines internationalen Transportrechts und dem entsprechenden Artikel 12 Abs. 4 des gegenwärtig dem Reichstage zur Beschlussfassung vorliegenden internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, wo es heisst: „Würde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorge-

kommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen und das zu wenig Erhobene zu erstatten." — In Streitfällen, welche vor dem Inkrafttreten des jetzt geltenden, zuerst eine Bestimmung wie § 53 Abs. 2 enthaltenden Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 anhängig wurden, sind die früheren Hamburgischen Gerichte von der Auffassung ausgegangen, dass die irrthümliche Frachtberechnung als ein Versehen der Eisenbahnverwaltung zu behandeln sei, welches ihre Nachforderung ausschliesse, wenn dadurch der Empfänger unverschuldeter Weise in Verlust gerathe. Auch der angefochtenen, auf Eger (Frachtrecht 2. Aufl. Bd. II S. 423) sich stützenden Entscheidung liegt diese Ansicht zu Grunde. Die Frachtberechnung auf dem Frachtbriefe ist aber nur eine einseitig von der Bahnverwaltung vorgenommene Feststellung der ihrer Berechnung nach von dem Empfänger nach Maassgabe des allein entscheidenden Vertragsgesetzes, des Betriebsreglements und der Tarife, zu entrichtenden Fracht, sie ändert durchaus nichts an dem Vertragsverhältniss, welches sich, soweit die Höhe der zu zahlenden Fracht in Frage kommt, ausschliesslich nach dem Betriebsreglement und den Tarifen, auf welche die vorschriftsmässigen Frachtbriefformulare ausdrücklich verweisen, regelt. Es würde deshalb, da der Empfänger die Tarife als Theil des gesetzlichen Vertrages kennen muss, der Ausrechnung des Frachtbetrages auf dem Frachtbriefe, wie sie im Verkehrsinteresse liegt, nicht bedürfen, um die tarifmässige Fracht einzufordern; denn diese tarifmässige Fracht, nicht den auf Grund einseitiger Berechnung der Bahnverwaltung in den Frachtbrief eingetragenen, möglicherweise unrichtig berechneten oder ermittelten Betrag schuldet der Empfänger. Er erfüllt deshalb, wenn er ohne eigene Prüfung*) die im Frachtbrief zu niedrig ausgeworfene Fracht berichtigt, seine Verpflichtung aus Art. 406 des H.-G.-B.'s, gegen Annahme der Güter nach Maassgabe des Frachtbriefes in dem vorstehend erläuterten Sinne Zahlung zu leisten, nicht vollständig und bleibt folglich zur Nachzahlung des zu wenig gezahlten unbedingt verbunden. Diese ausschliessliche Maassgeblichkeit des Reglements und der Tarife und die entsprechende Unmaassgeblichkeit der Frachtberechnungen auf dem Frachtbriefe sowie der darauf geleisteten oder erhobenen Zahlungen für und gegen die Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich festzustellen, ist als der Zweck des § 53 Abs. 2 anzusehen. — Der Beklagte selbst sieht auch das Verschulden der Bahnverwaltung, welches sie des Rechts der Nachforderung zu wenig bezahlter Fracht verlustig machen soll, nicht sowohl in dem Versehen bei der Anwendung des Tarifs oder bei der Frachtberechnung, als in der verzögerten Geltendmachung ihres Anspruchs, wodurch ihm der Rückgriff auf seinen

*) Zu dieser Prüfung ist der Absender in der Regel nicht im Stande. (Anm. d. R.).

Auftraggeber erschwert, wenn nicht unmöglich geworden sei. Dann ist es aber nicht die unrichtige Frachtberechnung, welche dem Beklagten zum Nachtheil gereicht, sondern die angeblich schuldvoll verspätete Geltendmachung der Nachforderung, welche doch, da sie der einjährigen Verjährungsfrist der Art. 408 und 386 des H.-G.-B.'s nicht unterliegt, berechtigter Weise bis zum Ablauf der ordentlichen Verjährungsfrist (Art. 412) geltend zu machen war. Dasselbe gilt von den von Eger (a. a. O. S. 423) angeführten Beispielen. Hält man, wie es geboten ist, daran fest, dass die Höhe des vom Empfänger geschuldeten Frachtbetrages durch die Tarife, auf Grund welcher die Sendung erfolgt, gegeben, somit eine unrichtige Frachtberechnung im Frachtbrief nur eine einseitige unrichtige Folgerung aus für beide Theile, Bahnverwaltung und Empfänger, feststehenden Faktoren ist, sowie dass § 53 nichts weiter bezweckt, als beiden Theilen für den Fall unrichtiger Tarifanwendung und Frachtberechnung ihr Recht zu wahren, ausschliesslich nach Maassgabe der Tarife Fracht zu fordern und Fracht zu zahlen, so erhellt ohne weiteres, dass im vorliegenden Falle bei unbestritten zum Nachtheil der Bahnverwaltung stattgehabter unrichtiger Tarifanwendung ihr Anspruch auf Beseitigung dieses Nachtheiles durch Nachzahlung des zu wenig Gezahlten seitens des Empfängers begründet sein muss, ohne dass der Beklagte in der Lage wäre, aus der bisherigen Nichteinhebung der schon bei Empfangnahme der Güter geschuldeten, jedoch zu wenig gezahlten Fracht der Bahnverwaltung einen Vorwurf zu machen.

Nr. 148. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 13. April 1891.

Verpflichtung der im Gewerbebetriebe Beschäftigten, sich der in ihrem Besitze befindlichen Schutzmittel zu bedienen. Eigenes Verschulden bei Zuwiderhandlungen.

Es war festgestellt, dass Kläger selbst eine Schutzbrille besass, dass er sie noch am Tage des Unfalles aufgehabt, dass ihn aber der Unfall in einem Augenblicke betroffen habe, wo er die Brille abgenommen. Auch sei diese Brille jedenfalls, möge sie nun damals schon ihre jetzige Gestalt und Beschaffenheit gehabt haben oder nicht, geeignet gewesen, den Unfall zu verhüten, wenn Kläger sie im kritischen Augenblicke aufgehabt hätte, und dann wäre der Unfall nicht geschehen. Habe sich hiernach Kläger im Besitze eines genügenden Schutzmittels befunden, so könne es nicht mehr darauf ankommen, dass er die Brille sich selbst beschafft, und ob beklagter Arbeitgeber, ein Graveur, davon

Kenntniss gehabt, dass Kläger eine Schutzbrille besass. Beide Umstände hätten auf den Hergang keinen Einfluss gehabt. Nicht auf die etwaige Vernachlässigung der dem Beklagten aus G.O. § 120 obliegenden Verpflichtung, sondern auf das eigene Versehen des Klägers sei der Unfall zurückzuführen. Ebenso sei unerheblich, ob Beklagter unterlassen, seinen Arbeitern die Benutzung der Brillen an's Herz zu legen, da Kläger nicht als Lehrling, sondern als Geselle bei Beklagtem in Arbeit getreten, sich des Schutzmittels selbst öfters bedient und die Gefahr gekannt, es dem Kläger gegenüber daher einer Ermahnung nicht mehr bedurft habe. Die Klage auf Entschädigung war abgewiesen; Revision zurückgewiesen.

Nr. 149. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 14. April 1891.

[Bolze, Praxis Bd. 12. S. 194. Nr. 356 u. S. 195. Nr. 357.]

Verfall der Konventionalstrafe für verzögerte Kieslieferungen. Schadensnachweis ist nicht erforderlich. Auch eine Bereicherung ist durch das Gesetz nicht ausgeschlossen.

V. hatte die Lieferung von 140 000 cbm Rheinkies an die Bahnverwaltung in der Zeit vom 15. März bis 1. November 1888 übernommen und sich verpflichtet, für jede Woche des Verzugs 300 M. Konventionalstrafe zu zahlen. Dem B. verpflichtete sich D. und L. vom 15. März bis 15. April, an jedem Arbeitstage 500, und von da bis zur Beendigung der Lieferung an jedem Arbeitstage 1000 cbm Rheinkies zu liefern, im Falle der Nichtlieferung aber für je 100 fehlende Kubikmeter 25 M. Entschädigung zu zahlen. D. u. L. übertrugen die Lieferung der 140 000 cbm Rheinkies an P. und R. mit demselben Strafgeding, wie sie eingegangen waren. Ihre Lieferungen begannen am 6. April und wurden am 15. Dezember beendigt. Gegen die Klage von P. und R. auf den Restpreis wollten D. und L. 4000 M. Konventionalstrafe aufrechnen. Die Einrede war nicht um deswillen abzuweisen, weil V. keine Konventionalstrafe an die Bahnverwaltung zu zahlen gehabt habe. Wenn das Berufungsurtheil ausführt, es könne nicht angenommen werden, dass die Stipulationen den Zweck verfolgt hätten, den Hauptunternehmer auf Kosten seiner Lieferanten bezw. des letzten Unternehmers zu bereichern, so wird hierdurch das Bedenken erregt, ob der Berufungsrichter von einer zutreffenden Auffassung des Strafgedings, insbesondere des Code 1226—1230 ausgegangen sei. Der Zweck des Strafgedings geht nicht nur dahin, den Schuldner zur Erfüllung anzuhalten, sondern dasselbe soll auch dem Gläubiger seinen

Schadensanspruch erleichtern und sicherstellen. Der Gläubiger ist durch das Strafgeding der Verpflichtung enthoben, den Eintritt eines Schadens zu beweisen. Wenn wie im vorliegenden Falle die Strafe für die nicht rechtzeitige Lieferung versprochen wurde, so ist dieselbe schon durch den Verzug verwirkt, und dieser ist unter Beweis gestellt. Eine Bereicherung kann in Folge des Strafgedings eintreten; eine solche ist aber, insbesondere im Falle der Strafverwirkung durch Verzug, durch das Gesetz nicht ausgeschlossen. Uebrigens würde V. nach seiner Aufstellung auch die Strafe an die Bahnverwaltung verwirkt haben. Wenn die Bahnverwaltung dem V. gegenüber von der Einforderung Abstand nahm, so folgt daraus nicht, dass die Kläger auch den Beklagten gegenüber befreit wurden.

In dem Berufungsurtheile ist ferner übersehen, dass der Hauptunternehmer, obgleich er der Bahnverwaltung eine Vertragsstrafe zu leisten nicht angehalten wurde, einen Schaden wirklich erlitten zu haben behauptet. Wie er unter Beweis gestellt hat, sind die Kläger mit ihren Lieferungen häufig im Rückstande geblieben, und das tägliche Einbauen ist dadurch verhindert worden; in der späteren Zeit haben sich die Lieferungen derart gedrängt, dass ein Theil der Arbeiten bis zum Frühjahre verschoben werden musste. Sind diese Behauptungen richtig, so war V. durch die Säumniss der Kläger gezwungen, die Beendigung seiner Leistungen zu verschieben und seine Arbeiter, Arbeitsgeräthe, Lokomotive und Schienenanlage länger als nöthig beizubehalten, ein Nachtheil würde also, auch abgesehen von der Konventionalstrafe, herbeigeführt worden sein.

Nr. 150. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom $\frac{\text{18. April}}{\text{13. Mai}}$ 1891.

Verfall der einer Stadtgemeinde von einer Strassenbahngesellschaft gestellten Kaution wegen vertragswidriger Einstellung des Betriebs.

Der Strassenbahnaktiengesellschaft war die Benutzung des öffentlichen Strassen- und Platzareals der Stadt zum Betrieb einer Pferdebahn zum Personen- und Gütertransport für 45 Jahre von der Stadt Hagen überlassen. Die Gesellschaft hat die Pflicht übernommen, u. A. die Pferdebahn in Betrieb zu führen, die Geleisanlagen, den Strassenkörper und das Strassenpflaster im Stand zu erhalten. Falls die Unternehmer diese Verpflichtungen der Erhaltung nicht erfüllen, sollen die städtischen Behörden berechtigt sein, die erforderlichen Arbeiten auf Kosten der Unternehmer

ausführen zu lassen. Die Unternehmer haben als Kaution für pünktliche Erfüllung der sämmtlichen in dem Vertrage gegen die Stadt übernommenen Verpflichtungen eine baare Summe von 13 200 Mk. bei der Stadtkasse hinterlegt. Nach § 18 des Vertrages ist die Stadt berechtigt, aus dieser Kaution die von der Unternehmerin zu entrichtenden Steuern, Abgaben und sonstigen Unkosten, namentlich auch für die eigene Ausführung der nach dem Vertrage von der Unternehmerin übernommenen Arbeiten zu decken. Nach dem Vertrage erlischt die Konzession nebst allen Rechten der Unternehmerin aus dem Vertrage und die gesammten Geleisanlagen fallen ebenso wie die Kaution der Stadt Hagen ohne Entschädigung als Eigenthum zu, wenn der Betrieb der Pferdebahn auch nur auf einer Linie dem Vertrage zuwider ganz oder theilweise eingestellt oder beschränkt wird. Auf Beschluss der Generalversammlung der Aktiengesellschaft vom 27. Juli 1889 wurde der Personenbetrieb auf allen Linien am 28. Juli Abends eingestellt, hat auch am 29. Juli Vormittags nicht stattgefunden, vielmehr ist an diesem Tage Vormittags der Stadt vom Vorstande der Aktiengesellschaft schriftlich angezeigt, dass der Personenbetrieb in Folge Beschlusses der Generalversammlung eingestellt sei. Hierauf ist an demselben Tage der Konkurs über das Vermögen der Aktiengesellschaft eröffnet. Auf die Anzeige des Verwalters des Konkurses am Mittag desselben Tages, der Betrieb werde sofort wieder aufgenommen werden, ist die Wiederaufnahme zuerst untersagt, am 30. Juli aber dem Verwalter unter Vorbehalt aller der Stadt aus der Betriebseinstellung erworbenen Rechte widerruflich gestattet. Die Kaution war verfallen, mag man die Vertragsbestimmung als kassatorische Klausel oder als Konventionalstrafe auffassen. A.L.R. I, 20, § 33 trifft nicht zu, weil der Verfall der Kaution nicht „bei ausbleibender Zahlung“ bedungen ist. Denn die Aktiengesellschaft hatte den Willen bekundet, den Betrieb nicht blos zu unterbrechen, sondern dauernd einzustellen. Ob der Beschluss der Generalversammlung ungültig war, weil er ohne vorgängige Mittheilung des Gegenstandes der Tagesordnung und unter Stimmabgabe von nichtstimmberechtigten Personen gefasst sei, unerheblich. Denn die Betriebseinstellung ist durch den Vorstand erfolgt. Es kann nur in Frage kommen, ob der Aktiengesellschaft deshalb Rechte gegen die Personen der Vorstandsmitglieder zustehen.

Nr. 151. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 27. April 1891.

§ 1 des Reichshaftpflichtgesetzes findet auf durch die regelmässige Berufsthätigkeit herbeigeführte Erkrankungen ohne Dazwischentreten eines ausserordentlichen Betriebsereignisses keine Anwendung.

Unterstellt man die Richtigkeit der Sachdarstellung der Kläger, so wäre allerdings anzunehmen, dass der verstorbene Lokomotivheizer B. sich am 10. April 1886 durch angestrengte Berufsthätigkeit im Eisenbahndienste eine Lungenkrankheit zugezogen, dass diese Krankheit, weil B. am 11. April von der Arbeit nicht befreit, vielmehr noch zur weiteren Dienstleistung in der Nacht vom 11. zum 12. April herangezogen wurde, sich erheblich verschlimmert hat, und dass in Folge dessen B. am 12. Januar 1888 gestorben ist. Dies genügt aber zur Anwendung des § 1 des Haftpflichtgesetzes keineswegs. Denn dieser Paragraph setzt einen bei dem Betriebe einer Eisenbahn eingetretenen Unfall voraus, und darunter ist, wie unter Hinweis auf den Wortlaut und den Grund des Gesetzes vom Reichsgericht wiederholt dargelegt worden, ein ungewöhnliches Ereigniss zu verstehen, welches mit den besonderen, dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammenhange steht. (Vgl. E. 1, S. 52; 3, S. 20; 17, S. 77; Bolze, Praxis, Bd. V, Nr. 357.) Dass ein derartiger Unfall nicht vorliegt, wenn B. bei der regelmässigen Verrichtung des von ihm übernommenen Dienstes ohne das Dazwischentreten eines ausserordentlichen Betriebsereignisses den Grund zu seiner Krankheit und zu deren Verschlimmerung gelegt hat, ist von den Vorinstanzen mit zutreffender Motivirung ausgeführt worden. (Vgl. auch Eger, Haftpflichtgesetz, 3. Auflage. S. 67.)

Im vorstehenden Fall nahm das Reichsgericht abweichend vom Berufungsgericht an, dass ein den Eisenbahnfiskus verpflichtendes Verschulden des Werkstättenvorstehers M., welches den Fiskus aus dem Anstellungsvertrage zum Schadensersatze verpflichtet hätte, nicht vorlag. Als M. durch den Heizschuppen ging, meldete sich der B. am 11. April früh gegen $8^1/_2$ krank, ohne anzugeben, woran er litte und ohne die Anfälle vom Tage vorher zu erwähnen. M. sagte ihm: warum er sich nicht früher gemeldet habe; es würde schwer fallen, eine Vertretung zu bekommen, weil es der erste schöne Tag im Jahre sei, und die Leute wahrscheinlich alle ausgeflogen sein würden. Ob er denn nicht noch den Nachtdienst thun könne? B. erklärte sich dazu bereit. Eine Verweigerung der Vertretung ist nicht zum Ausdruck gekommen. Allerdings hat der Dienst-

herr auf Erkrankungen der von ihm beschäftigten Personen sorgfältig zu achten, und er darf sie nicht zu Dienstleistungen heranziehen, wenn dieselben mit weiteren Gefahren für ihre Gesundheit verknüpft sind. Auch, wenn der Dienstherr die Erkrankung zu erkennen nicht im Stande ist, würde er sich unter Umständen verantwortlich machen, falls er einen Dienstpflichtigen, welcher sich für krank und dienstunfähig erklärt und seine Entbindung von der Dienstleistung verlangt hat, durch Missbrauch seines Ansehens, durch Gewalt oder Drohungen zu Fortsetzung der Arbeit bestimmen wollte. Allein B. hat sich zur Leistung des Nachtdienstes aus freien Stücken bereit erklärt. Die Feststellungen ergeben keinen Anhalt dafür, dass M. die Gesundheitsgefährlichkeit des Nachtdienstes erkannt hat oder hätte erkennen müssen. Und eine Verpflichtung des M., den B. auf seine Krankmeldung sofort behufs seiner Untersuchung zum Bahnarzt zu schicken, lässt sich weder aus dem privatrechtlichen Dienstvertrage noch aus den für das Beamtenverhältniss maasgebenden öffentlich-rechtlichen Grundsätzen herleiten. Nach § 12 der Bestimmungen für die Beamten im Eisenbahndienst hat der erkrankte Eisenbahnbeamte seinem Vorgesetzten schriftliche Anzeige zu machen und die Krankheit nachzuweisen oder die Untersuchung durch den Bahnarzt nachzusuchen.

Nr. 152. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 30. April 1891.

Ist in einem Anstellungsvertrage der Vorbehalt der Kündigung uneingeschränkt erfolgt, so dauert das Kündigungsrecht auch dann noch fort, wenn bei dem Angestellten die Voraussetzungen für die Pensionirung bereits vorliegen und ist mithin die vorgesetzte Behörde befugt, denselben auch ohne Disciplinarverfahren aus seiner Stellung zu entfernen.

Der Vorbehalt der Kündigung ist in dem mit dem Kläger geschlossenen Anstellungsvertrage ohne alle Einschränkung erfolgt; der Berufungsrichter geht darum nicht fehl, wenn er annimmt, dass das Kündigungsrecht auch dann noch fortdauerte, als bei dem Kläger die Voraussetzungen für die Pensionirung bereits vorlagen, und dass deshalb die vorgesetzte Behörde nicht behindert war, auch ohne Disciplinarverfahren den Kläger aus seiner Stellung zu entfernen Ob das anders liegen würde, wenn die Dienstbehörde das Kündigungsrecht missbraucht hätte, um den Anspruch auf Pension geflissentlich abzuschneiden, konnte dahingestellt bleiben. Denn die Dienstbehörde war nicht der Ansicht, dass der Beamte bereits

einen Anspruch auf Pensionirung erworben hatte, vielmehr umgekehrt der Meinung, derselbe sei dienstfähig und simulire nur seine angeblichen Leiden.

Nr. 153. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 5. Mai 1891.

Voraussetzungen der Bauplatzqualität §§ 8. 10 Preuss. Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874.

Die Hinausschiebung der Stadtumwallung hatte zur gesetzlichen Folge, dass die Rayonbeschränkungen aufhören mussten, und schon hierdurch wurden die Grundstücke, welche bisher nur als Gartenland benutzt werden konnten, im Werthe erhöht. In dem Zeitpunkte der Stadterweiterung bestand zwar das während der Rayonbeschränkungen errichtete Ortsstatut über die Fluchtlinien, aber es stand keineswegs fest, welche in dem neuen Stadttheile liegenden Grundstücke für die Anlage von Strassen in Anspruch genommen würden. Der Fluchtlinienplan, nach welchem der enteignete Theil des Grundstückes zur Strasse bestimmt war, ist erst am 24. Februar 1886 festgestellt worden, und erst mit dessen Offenlegung trat nach § 11 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 die Beschränkung des Grundeigenthümers endgültig ein. Der Berufungsrichter verstösst daher nicht gegen das Gesetz, wenn er annimmt, dass die zur Strassenanlage enteignete Fläche zur Zeit der Offenlegung des Planes Bauland gewesen sei, und die durch den Plan eingetretene Bestimmung des betreffenden Theiles des Grundstückes, zur Strasse gezogen zu werden, worauf die Bebauung ausgeschlossen war, bei der Schätzung des zufolge Enteignungsbeschlusses vom 2. Juli 1888 enteigneten Grundstückes als werthvermindernd nicht berücksichtigt werden dürfe. Das Berufungsgericht hatte bereits in dieser Beziehung ausgeführt: Wie nach § 10 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 eine Wertherhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erfahre, nicht in Anschlag zu bringen sei, so müsse auch eine Werthverminderung, welche erst durch das Unternehmen hervorgerufen werde, ausser Betracht bleiben.

Ohne Rechtsirrthum wird angenommen, dass die Lage der Grundstücke an der neuen Strasse den Werth derselben beeinflusste, weil es sich nicht um eine in der Zukunft liegende ungewisse Erwartung der Bebauungsfähigkeit handelt, sondern diese Erwartung durch die Thatsachen bereits vor der Enteignung eine feste Gestalt angenommen hatte und sich in der Folge als eine wohlbegründete erwies. Zur Zeit der Abtretung war die Strasse ausgebaut und dem Verkehre übergeben, die

Militärverwaltung hatte bereits mehrere Gebäude an der neuen Strasse errichtet, und seither sind mehrere Privatbauten an derselben entstanden. Der Umstand, dass die Grundstücke nicht sofort bebauungsfähig waren, dass die Bauerlaubniss versagt oder an lästige Bedingungen geknüpft werden konnte, ist von dem Berufungsrichter dahin richtig beurtheilt, dass für die Eigenschaft von Bauland nicht die Möglichkeit der sofortigen Bebauung entscheidend sei, sondern die auf Grund der besonderen örtlichen und sonstigen Verhältnisse über die demnächstige Verwerthbarkeit zu Bauzwecken sich bildende Meinung des betheiligten Publikums, sofern diese nur mit Rücksicht auf die begründete Aussicht alsbaldiger Bebauungsmöglichkeit eine feste Gestalt angenommen habe und den gegenwärtigen Kaufwerth beeinflusse.

Nr. 154. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 12. Mai 1891.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 21. S. 244.]

Inanspruchnahme von Wegetheilen für den öffentlichen Verkehr, wenn es sich um Chausseen handelt. Zuständ. Ges. v. 1. Aug. 1883 § 56.

Während dem Regierungspräsidenten die Befugniss zu solchen Anordnungen, welchen den Bau und die Unterhaltung der Chauseen anlangen, ausschliesslich zusteht, unterliegen Anordnungen, die nicht die Chaussee-Baupolizei, sondern nur den polizeilichen Schutz der Chaussee gegen Eingriffe Dritter in Hinsicht des öffentlichen Verkehrs betreffen, der Zuständigkeit des Landraths. In diesem Sinne steht die Inanspruchnahme von Wegetheilen für den öffentlichen Verkehr, sobald es sich um Chausseen handelt, den Landräthen zu. Gegen die betreffenden Verfügungen des Landraths findet das Einspruchsverfahren gemäss § 56 des Zuständigkeitsgesetzes statt, nicht aber die Beschwerde nach § 127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes.

Nr. 155. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 12. Mai 1891.

[Bolze, Praxis Bd. 12. S. 131. Nr. 239.]

Verunglückung beim Bau. Schadensanspruch bei konkurrirendem Verschulden nach gemeinem Recht.

H. ist bei einem Bau verunglückt unter Konkurrenz seiner eigenen Fahrlässigkeit und der Fahrlässigkeit der Bauleiter. Das Berufungsgericht hat angenommen, das Verschulden der Letzteren, für welches der Bauunternehmer hafte, sei das grössere, und deshalb den Bauunternehmer den

Hinterbliebenen verurtheilt. Aufgehoben, abgewiesen. Ein derartiges Abwägen bei konkurrirendem Verschulden ist dem gemeinen Rechte nicht bekannt. Das Verschulden der Bauleiter wäre ohne eigenes Verschulden des Verunglückten unschädlich gewesen.

Nr. 156. Beschl. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 22. Mai 1891.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 75. S. 762.]

Ausgaben, welche der Kläger vor dem Prozess zur Ermittelung seiner Ansprüche aufgewandt hat, gehören nicht zu den Prozesskosten; dagegen sind Kosten für Situationspläne Prozesskosten.

Mit Recht hat das Beschwerdegericht die Kosten für die von dem Kläger vor der Klageerhebung veranstaltete und der Klageschrift angeschlossene Taxe gestrichen. Die Kosten, welche der Kläger vor der Klageerhebung zur Ermittelung und Begründung der von ihm zu verfolgenden Ansprüche aufwendet, gehören überhaupt nicht zu den durch den Rechtsstreit veranlassten Kosten, zu deren Tragung der unterliegende Theil schon auf Grund der Thatsache des Obsieges der anderen Partei verpflichtet ist.

Dagegen kann die Eigenschaft von Rechtsstreitkosten nicht den Kosten für Situationspläne abgesprochen werden, welche das Streitobjekt, bei Entschädigungsklagen die in Betracht kommenden örtlichen Verhältnisse veranschaulichen. Sie sind auch erstattungsfähig, wenn sie geeignet waren, die richterliche Prüfung zu erleichtern und die Verhandlung zu vereinfachen.

Nr. 157. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 26. Mai 1891.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1882. S. 1018.]

Zwangsmittel in Wegebausachen. Landesverwaltungsgesetz v. 30. Juli 1883 § 132.

Der § 132 des Landesverwaltungsgesetzes stellt als Regel auf, dass die Behörde, sofern es thunlich ist, die zu erzwingende Handlung durch einen Dritten ausführen lassen und nur dann zur Androhung von Geldbussen schreiten soll, wenn die Handlung nicht durch Dritte geleistet werden kann. Die Androhung einer Geldbusse ist daher ein der Regel nach beim Wegebau unzulässiges polizeiliches Zwangsmittel.

Nr. 158. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 29. Mai 1891.

[Bolze, Praxis Bd. 12. S. 320. Nr. 578. 579. S. 321. Nr. 580.]

Wirkung des § 9 des Preuss. Enteign.Ges. v. 11. Juni 1874 im Falle der Dringlichkeit (§ 34 l. c.). — Die nachtheiligen Folgen der Bahnanlage selbst müssen für die Frage der Anwendbarkeit des § 9 ausser Betracht bleiben. Verhältniss des § 9 zum § 8 Abs. 2.

Die Regierung hatte ausgesprochen, dass der Eisenbahnfiskus das gesammte Areal des Marienhospitals zu Köln zu übernehmen habe — § 9 des Enteignungsgesetzes vom vom 11. Juni 1874 —, zugleich war die Dringlichkeit ausgesprochen — § 34. — Unrichtig, dass damit der Eisenbahnfiskus definitiv gebunden sei, weil das Eigenthum auf Fiskus übergegangen sei — § 44. — Wenn die Revision sich hier auf die Vorschriften der §§ 32 und 44 leg. cit. beruft, so ist dabei übersehen, dass die erstgenannte Bestimmung, an welche sich der § 44 cit. knüpft, den regelmässigen Fall vor Augen hat und voraussetzt, dass das ganze Verfahren einschliesslich des durch § 30 l. cit. eröffneten Rechtsweges erledigt ist, während in den Ausnahmefällen des § 34 l. cit. — und von einem solchen handelt es sich hier — die Enteignung vor Erledigung des Rechtsweges ausgesprochen werden soll, und erst in Verfolg des letzteren die Entschädigungsfrage und mit dieser der in das Gebiet derselben gehörige Streit über die Anwendung des § 9 cit. vor dem ordentlichen Richter ihre Entscheidung findet.

Bei Anwendung des § 9 Enteignungsgesetzes kommt nur in Frage, ob durch die in Folge der Abtretung herbeigeführte Verkleinerung oder Zerstückelung die verminderte Brauchbarkeit des Restgrundbesitzes verursacht sei. Das lag nicht vor, die nachtheiligen Folgen der Bahnanlage selbst müssen für die Frage der Anwendbarkeit des § 9 ausser Betracht bleiben. Wenn das Oberlandesgericht bei Prüfung der von ihm verneinten Frage anführt, dass das Hospital in den letzten Jahren durch Abbruch zahlreicher ebenfalls zu Eisenbahnzwecken enteigneter Häuser aufgeschlossen, und dass das Besitzthum, namentlich der Hofraum durch Niederlegung der Nachbarhäuser der Sonnenwärme erschlossen sei, so beziehen sich diese Folgen nicht auf das gegenwärtige Enteignungsverfahren. deshalb ist die Rüge, dass das Oberlandesgericht solche Vortheile, welche durch die neue Bahnanlage entstanden, zur Verneinung der Anwendbarkeit des § 9 verwende, unzutreffend.

Anträge zur Anwendung des § 8 des Enteignungsgesetzes waren nicht gestellt; es ist nicht richtig, dass in der Geltendmachung des Rechts aus

§ 9 leg. cit. als des majus auch das Verlangen einer Entschädigung nach § 8, Abs. 2 cit. als des minus enthalten sei. Beide Ansprüche sind nach Gegenstand wie Begründung wesentlich verschieden.

Nr. 159. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 5. Juni 1891.

Unterlassung der Zuführung von Abwässern. Schadensersatzklage. Signe apparent de servitude (code Art. 694).

Die Königliche Eisenbahnverwaltung hatte unter einem von dem Eisenbahnfiskus demnächst verkauften Grundstück entlang einen Kanal geführt, welcher Abwässer von anderen Grundstücken der Eisenbahn nach der Wupper leitet. Das Oberlandesgericht hat festgestellt, dass der Einsteigeschacht bei V^a der Zeichnung sich auf dem klägerischen Grundstücke selbst befindet, dass diese Schachtanlage, wenn auch die Schachtöffnung zur Zeit des Verkaufs mit Brettern mehr oder weniger bedeckt gewesen sein möge, doch erkennbar gewesen und von mehreren Zeugen auch gesehen worden sei. Bei dieser Feststellung stand rechtlich kein Hinderniss im Wege, dass das Oberlandesgericht in diesem Einsteigeschachte in Verbindung mit der ganzen Anlage das vom Code 694 verlangte signe apparent de servitude erblickte. Hiernach kann unerörtert bleiben, ob es statthaft gewesen wäre, in thatsächlicher Würdigung das signe apparent auch lediglich in solchen Anlagen zu finden, welche sich ausserhalb des angeblich dienenden Grundstückes befinden.

Im vorstehenden Falle wurde die Klage des Käufers gegen Fiskus auf Unterlassung der Zuführung von Abwässern und Gestattung der Vermauerung des Kanals abgewiesen. Es wird mit Unrecht eine Rüge daraus hergeleitet, dass das Oberlandesgericht die Berechtigung der Stadt Elberfeld an der Kanalleitung und die zum Beweise erbotene Behauptung, dass diese Leitung seitens der Stadt mit Rücksicht auf die zwischen den Grundstücken der Parteien befindliche öffentliche Strasse nur bittweise gestattet worden sei, nicht genügend berücksichtigt habe. Es handelt sich im vorliegenden Streite lediglich um die Privatrechte der beiden Parteien bezüglich des fraglichen Kanals, und die etwaigen Rechte der Stadt Elberfeld bleiben unberührt. Sollte die letztere befugt sein, die Erlaubniss, die Kanalleitung unter der öffentlichen Strasse durchzuführen, zurückzuziehen und damit den ganzen Wasserlauf zu inhibiren, so ist dies doch zur Zeit nicht geschehen, und jedenfalls erwächst dadurch den Klägern kein Recht, dem Beklagten die Fortbenutzung der Wasserleitung zu untersagen.

Nr. 160. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 9. Juni 1891.

[Bolze, Praxis Bd. 12. S. 25. Nr. 49.]

Grenzen des erlaubten Benutzungsrechts des Eigenthums. Ausgrabungen, welche den Wasserlauf des Nachbarn beeinträchtigen.

Fiskus hat in einer Entfernung von 7 1/2 bezw. 4 1/2 Meter von dem Kalkofen des Klägers bis zu einer Tiefe von ungefähr 6 Meter ausgraben lassen. Der Berufungsrichter hat angenommen, dass eine Ausgrabung bis zu einer Tiefe von 6 Meter, wie sie bei Brunnen und unter Umständen auch bei Kellern keineswegs als abnorm betrachtet werden könne, auch im konkreten Falle die erlaubten Grenzen des Benutzungsrechts des Eigenthums nicht überschreite, weshalb der Beklagte nicht habe verantwortlich werden können, wenn in Folge einer — nicht einmal als nothwendig vorauszusehenden — Veränderung des unterirdischen Wasserlaufs dem klägerischen Grundstück und dem auf demselben befindlichen Kalkofen ein grösseres Maass von Feuchtigkeit zugeführt worden sei. Diese Erwägungen können als rechtsirrthümlich nicht bezeichnet werden. Seit Errichtung der Fundamentpfeiler ist die Feuchtigkeit verschwunden. Die Klage auf Schadensersatz ist abgewiesen.

Nr. 161. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 11. Juni 1891.

[Jurist. Blätt. 1891 S. 383. Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 45. S. 473.]

Bahnpolizeiliches Verbot der Mitnahme feuergefährlicher Stoffe in Personenwagen.

„Durch § 2 des Eisenbahn-Polizeireglements vom 30. November 1885 ist das Verbot des Eisenbahn-Betriebsreglements, „feuergefährliche“ und alle „leicht entzündbaren“ Stoffe in Personenwagen mitzunehmen, zu einem Theil der die Sicherheit des Verkehrs regelnden, eigentlich polizeilichen und daher öffentlich rechtlichen Normen erhoben worden und in diesem Zusammenhange fällt § 62 des Eisenbahn-Polizeireglements mit unter die vom § 9 Abs. 2 des Sprengstoffgesetzes vom 9. Juni 1884 vorausgesetzten polizeilichen Bestimmungen.“

Nr. 162. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 15. Juni 1891.

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 28. Nr. 50. S. 220.]

Unter welchen Umständen kann ein Arbeiterausstand als ein Zufall angesehen werden, durch welchen die Unmöglichkeit entsteht, einen geschlossenen Vertrag zu erfüllen?

Der Beklagte hatte für das Jahr 1889 die Lieferung des gesammten Bedarfs der Klägerin in I^a^ gewaschenen Schmelzkoks der Zeche „Dannenbaum“ in Bochum übernommen und im Mai 1889 mit Rücksicht auf den im rheinisch-westphälischen Kohlenrevier ausgebrochenen Arbeiterausstand die übernommenen Lieferungen für einige Zeit unterbrochen. Die Klägerin hat sich deshalb ihren Bedarf in Koks anderweit beschafft und gegen den Beklagten auf Ersatz des ihr entstandenen Schadens geklagt.

Das Landgericht erkannte dem Klagantrage gemäss. Auf die Berufung des Beklagten hat das Kammergericht die Klage abgewiesen. Das Berufungsurtheil ist auf die Revision der Klägerin aufgehoben worden aus folgenden

Gründen:

„Das angefochtene Urtheil beruht auf der entscheidenden Erwägung, dass der Beklagte sich vertragsmässig verpflichtet habe, der Klägerin je nach deren Bedarf die Spezies „Dannenbaumkohle“ zu liefern, und dass ihm die Erfüllung des geschlossenen Vertrages durch Zufall unmöglich geworden sei. Diese Erwägung ist rechtsirrthümlich. Nach seinem Schreiben vom 30. November 1888 hatte der Beklagte „I^a^ gewaschene Schmelzkoks der Zeche Dannenbaum“ zu liefern, mithin eine Waare, welche nach ihrer Beschaffenheit und Herkunft bestimmt war. Durch eine solche Bestimmung allein wird aber eine Sache noch keineswegs zu einem Sachindividuum (Spezies, corpus) im rechtlichen Sinne; vielmehr sind, falls nicht die Umstände des einzelnen Falles eine anderweite Annahme begründen, die in solcher Weise bestimmten Sachen lediglich als eine Gattung (genus) mit besonderen Eigenschaften gekennzeichnet. Im vorliegenden Falle sind aber irgend welche Umstände, aus welchen zu folgern wäre, dass die einzelnen Koksmengen, welche der Beklagte der Klägerin nach Massgabe ihres Bedarfes liefern sollte, zufolge der Vorkehrungen der Parteien oder anderweit als Sachindividuen hätten erachtet werden können, vom Beklagten nicht behauptet und vom Berufungsrichter nicht festgestellt. Es würde daher, falls der Beklagte bei dem Verhältnisse zwischen der Gesammtförderung der Zeche „Dannenbaum“ und dem Bedarfe der Klägerin überhaupt in der Lage sein sollte, die Ansicht zu vertreten, dass

der Vertrag über Lieferung von Sachindividuen abgeschlossen sei, und falls dieser Umstand für die Entscheidung auch ferner als erheblich erachtet werden sollte, zunächst hierüber einer weiteren Verhandlung und Entscheidung bedürfen.

Die Erwägungen des Berufungsrichters über die Unmöglichkeit der Erfüllung des Vertrages, welche ersichtlich von der in dem Urtheile vertretenen Auffassung bezüglich des Gegenstandes der vom Beklagten übernommenen Lieferungen beeinflusst sind, gehen dahin, dass der Arbeiterausstand im Jahre 1889 in Ansehung des Beklagten als Zufall anzusehen, und dass, da der Beklagte durch den Ausstand an Bewirkung der von ihm nicht ausgeführten Lieferungen verhindert sei, der Vertrag gemäss § 364 A.L.R. I. 5 als aufgehoben zu erachten sei. Diese Erwägungen sind nicht geeignet, die Anwendung der angezogenen Gesetzesstelle zu begründen. Dieselbe besagt: „Entsteht die Unmöglichkeit, den geschlossenen Vertrag zu erfüllen, durch einen Zufall, — — so wird der Vertrag für aufgehoben angesehen." Der Berufungsrichter hat aber nach den von ihm als festgestellt erachteten Thatsachen lediglich angenommen, dass der Beklagte durch Zufall gehindert worden sei, die Lieferung einer bestimmten Menge Koks in der Art, wie er es nach den von ihm getroffenen Vorkehrungen in Aussicht genommen hatte, zur Ausführung zu bringen. Damit ist keineswegs festgestellt, dass die Unmöglichkeit, den geschlossenen Vertrag zu erfüllen, durch einen Zufall herbeigeführt worden sei. Demgemäss ist zu prüfen und zu entscheiden, ob der ermittelte oder noch zu ermittelnde Sachverhalt eine solche Feststellung rechtfertigt oder nicht, wobei davon auszugehen ist, dass der Beklagte, welcher die Unmöglichkeit der Vertragserfüllung behauptet, zu beweisen hat, sowohl dass ein „Zufall" im Sinne des Gesetzes eingetreten, als auch dass durch diesen Zufall die Unmöglichkeit, „den Vertrag zu erfüllen", bewirkt worden sei. In erster Beziehung kann nicht unterstellt werden, dass jeder Arbeiterausstand in dem betreffenden Kohlenrevier an sich für das Verhältniss zwischen dem Kohlenhändler und seinem Abnehmer als „Zufall" zu erachten sei, vielmehr darf einem Ausstande diese rechtliche Bedeutung nur beigemessen werden, wenn er derart unvorhergesehen und mit solcher Wirkung eintritt, dass er etwa einem Einsturze oder Inbrandgerathen der Zeche oder ähnlichen Ereignissen gleich zu achten sein würde. In letzterer Beziehung kommt dann weiter in Betracht, ob die im einzelnen Falle thatsächlich hervorgetretenen Folgen des Ausstandes derart gewesen sind, dass die Nichterfüllung eines geschlossenen Vertrages hierauf und nicht auf eine Nachlässigkeit des Verpflichteten zurückzuführen ist. Demgemäss ist im vorliegenden Falle zu erörtern, ob der Beklagte behaupten und darthun kann, dass der im Jahre 1889 ausgebrochene Ausstand als

Zufall in dem vorstehend dargelegten Sinne erachtet werden müsse und die Unmöglichkeit, den geschlossenen Vertrag zu erfüllen, verursacht habe. In dieser Beziehung könnte eine Berufung auf die in der Presse geschilderten allgemeinen Ausstandsverhältnisse im Jahre 1889 keinesfalls genügen, es würde vielmehr allein der Nachweis erheblich sein, dass der Ausbruch des thatsächlich stattgehabten Ausstandes auf der Zeche „Dannenbaum“ und dessen thatsächlich erfolgte Einwirkung auf das Vertragsverhältniss der Parteien für den Beklagten als unvorhergesehen und unabwendbar erachtet werden müssten. Sollte dem Beklagten dieser von ihm bisher nicht versuchte Nachweis gelingen, so würde noch der von der Klägerin erhobene Einwand zu prüfen sein, dass der Beklagte die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes im Sinne des Art. 282 H.G.B. ausser Acht gelassen habe, indem er es bei Abschluss des Vertrages vom 30. November 1888 unterliess, die Möglichkeit, dass während der auf das ganze Jahr 1889 festgesetzten Vertragsdauer ein Ausstand der demnächst stattgehabten Art störend in die von ihm getroffenen Vorkehrungen eingreifen könne, mit in Berechnung zu ziehen und auch für einen solchen Fall in geeigneter Weise Vorsorge zu treffen. Der von der Klägerin zur Begründung ihres Einwandes beispielsweise herangezogene Gesichtspunkt, dass der Beklagte sich durch Festsetzung hoher Konventionalstrafen der Zeche gegenüber habe sichern können, ist, wie die Revision mit Recht ausgeführt hat, vom Berufungsrichter unzutreffend erledigt. Darauf, ob die Zeche auf eine entsprechende Verabredung eingegangen sein würde oder nicht, kommt es nicht an. Falls der Beklagte erkannt haben sollte, dass in der Verabredung einer Konventionalstrafe ein geeignetes Mittel gelegen haben würde, der demnächst eingetretenen Unterbrechung der Lieferungen vorzubeugen, und falls er aus eigener Entschliessung oder auf eine ablehnende Erklärung der Zeche von Anwendung dieses Mittels abgesehen und den Vertrag mit der Klägerin vorbehaltlos abgeschlossen hätte, so würde er die demnächst eingetretenen nachtheiligen Folgen nur dann von sich abwälzen können, wenn er nachzuweisen vermöchte, dass auch die Festsetzung einer Konventionalstrafe nach Lage der Verhältnisse wirkungslos gewesen wäre. Eine etwaige Erledigung dieses einzelnen Gesichtspunktes zu Gunsten des Beklagten würde den Richter nicht der Pflicht überheben, nach dem gesammten Verhalten des Beklagten der Klägerin und der Zeche gegenüber zu prüfen, ob der von der Klägerin mit Rücksicht auf Art. 282 H.G.B. erhobene Einwand als begründet anzuerkennen sei oder nicht. . . . Namentlich die Ausführungen der Klägerin, dass der Beklagte jedenfalls habe Vorkehrungen treffen müssen, um auch beim Ausbleiben von Lieferungen seitens der Zeche seinen Vertragspflichten nachzukommen, bedürfen noch weiterer Erörterungen. Der Berufungsrichter hat anscheinend in

dieser Beziehung nur erwogen, ob es dem Beklagten habe zugemuthet werden können, den gesammten Bedarf der Klägerin vorräthig zu halten oder vorkommenden Falles anderweit zu beschaffen. Nach den Umständen des festgestellten Sachverhaltes steht das aber nicht in Frage, es ist vielmehr nur zu prüfen, ob der Beklagte habe Vorsorge treffen können und müssen, um während eines Zeitraumes von 19 Tagen durch Lieferung von 3000 Centnern Koks die thatsächlich stattgehabte Unterbrechung der Lieferung zu vermeiden. Falls der Beklagte hierbei die Ansicht vertreten sollte, dass die Erfüllung des Vertrages nur unter Aufwendungen seinerseits möglich gewesen wäre, zu deren Uebernahme er der Klägerin gegenüber nach Lage der Sache nicht verpflichtet gewesen sei, so würde unter Darlegung der als erheblich zu erachtenden Umstände zu erörtern sein, ob von diesem Gesichtspunkte aus an sich Unmöglichkeit der Erfüllung im Sinne des Gesetzes angenommen werden könnte, und eventuell ob der Beklagte die für eine solche Annahme erforderlichen Voraussetzungen nachgewiesen habe. . . .

Hiernach war das angefochtene Urtheil, da die getroffene Entscheidung auf Verkennung der Rechtsbegriffe „bestimmte Sache“ und „Gattung“ und auf Verletzung des § 364 A.L.R. I. 5 durch irrige Anwendung beruht, aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.“

Nr. 163. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 20. Juni 1891.

[Oest. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 50. S. 783. Budwinski XV. S. 547.]

Baubedingnisse und Kostenvoranschläge, welche wesentliche Bestandtheile eines Bauvertrages bilden, sind bei der Werthermittlung in Absicht auf die Gebührenbemessung mit in Betracht zu ziehen.

In einem gegebenen Falle wurde seitens der Finanzbehörden, in letzter Instanz seitens des Finanzministeriums, von den ungestempelten Baubedingnissen für einen Neubau in Folge amtlichen Befundes dem Bauunternehmer, welcher den Bau unternommen hatte, von der ins Verdienen gebrachten Bausumme von 25228 fl. 71 kr. gemäss T.P. 40, lit. b, und 65, a, des Gesetzes vom 13. Dezember 1863, R.G.Bl. Nr. 89, dann §§ 64 und 79 des Gesetzes vom 9. Februar 1850, R.G.Bl. Nr. 50, die Gebühr nach Scala III mit 158 fl. 75 kr., vom zweiten Bogen nach Absatz 2 der Vorerinnerungen zum Tarife des Jahres 1850 der Stempel von 50 kr., von den Plänen per Bogen der Stempel von 1 fl. und eine Steigerungsgebühr im zweifachen Betrage per 338 fl. 50 kr. vorgeschrieben.

Der Bauunternehmer überreichte gegen die Entscheidung des Finanzministeriums die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe und bekämpfte hierin die aufrechterhaltene Vorschreibung mit der Behauptung, die Baubedingnisse enthielten nur einzelne Bestimmungen des Vertrages, nicht aber diesen selbst; ausserdem richtete sich die Beschwerde unter Berufung auf die Instruction vom 17. Januar 1885, Z. 1328, dagegen, dass die Gebühr und die Steigerung dem Beschwerdeführer allein vorgeschrieben wurde.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab und war hierbei von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Die fraglichen Baubedingnisse sind vom Bauherrn und vom Beschwerdeführer unterfertigt. Was den Inhalt dieser Urkunde anlangt, so erscheint der Gegenstand des Vertrages bezeichnet, und ist vereinbart, dass der Bau nach den vorliegenden Plänen und nach dem Kostenüberschlage zu erfolgen und der Bauübernehmer die gesammten Materialien beizustellen hat, es ist die Bauzeit festgesetzt, weiters bestimmt, dass die Uebernahme des Baues auf Grund des Kostenvoranschlages, der Baupläne und der vorliegenden Bedingnisse zu erfolgen hat, und dass in einem eventuellen Streitfalle für die Beurtheilung desselben die Pläne, der Voranschlag, die Baubedingnisse und der Augenschein maassgebend sein sollen.

Aus dem Inhalte der Baubedingnisse ergiebt sich, dass die Baupläne und der Kostenvoranschlag integrirende Bestandtheile der Baubedingnisse darstellen, und dass sie mit den Baubedingnissen zusammen den Bauvertrag bilden. In dem letzteren handelt es sich um ein Rechtsgeschäft, durch welches nach den bürgerlichen Gesetzen Rechte begründet werden, es ist sonach die Gebührenpflicht dieser Urkunde im § 1, A.Z. 3, des Gebührengesetzes begründet.

Auch darin, dass die Gebühr und die Steigerung nur dem Beschwerdeführer und nicht auch dem Bauherrn vorgeschrieben wurde, war eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erkennen, da zwischen diesen Personen eine Solidarverpflichtung besteht, eine solche Verpflichtung aber dem Gläubiger das Recht giebt, das Ganze nach seiner Wahl von allen Mitschuldnern oder nur von einem einzigen zu fordern (§ 891 A.B.G.B.), und die Instruction vom 17. Januar 1885. Z. 1328, auf welche die Beschwerde sich beruft, schon aus dem Grunde nicht in Betracht zu ziehen war, weil dieselbe mit allgemein verbindlicher Kraft nicht kundgemacht ist, vielmehr nur eine für die Gebührenbemessungsämter ergangene interne Weisung darstellt, aus welcher die Parteien Rechte für sich abzuleiten nicht vermögen.

Nr. 164. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 23. Juni 1891.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1017.]

Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege. Zuständ. Ges. v. 1. August 1883. § 57.

Der § 57 des Zuständigkeitsgesetzes findet nicht nur dann Anwendung, wenn ein öffentlicher Weg überhaupt, also für alle darauf möglichen Benutzungsarten, eingezogen werden soll. Vielmehr muss jede nicht nur vorübergehende, sondern dauernde Einschränkung der Benutzungsart eines öffentlichen Weges, die Umänderung eines Fahrweges in einen Fussweg als Einziehung des Fahrweges, und, wenn der Fahrverkehr auf einen neu geschaffenen Ersatzweg gewiesen wird, als Verlegung des Fahrweges im Sinne des § 57 a. a. O. behandelt werden.

Nr. 165. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 3. Juli 1891.

[Oest. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 63. S. 957. Budwinski XV. S. 576.]

Zu den „Betriebsbeamten" im Sinne des Arbeiter-Krankenversicherungs-Gesetzes gehören alle Beamten und Diener einer Unternehmung mit versicherungspflichtigem Betriebe ohne Unterschied der Art ihrer Verwendung.

Die Oesterr.-alpine Montangesellschaft erhob gegen die Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 4. August 1890, Z. 13007, womit die Verpflichtung dieser Gesellschaft zur Anmeldung der in ihren Wiener Bureaux angestellten Beamten und Diener bei der Bezirkskrankenkasse ausgesprochen worden war, Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, ausführend, dass unter dem Begriffe „Betriebsbeamte" im § 1 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.G.Bl. Nr. 33, nicht alle, sondern nach einer vom Ministerium des Innern selbst in seinen amtlichen Nachrichten, Jahrg. II Nr. 3, mit Erlass vom 16. Januar 1890, Z. 527, gegebenen Erläuterung nur jene zu verstehen seien, welche ihrer Beschäftigung nach in irgend welcher Weise den mit dem Betriebe verbundenen Gefahren, wenn auch nur unmittelbar oder nur zeitweilig ausgesetzt sind.

Die Beschwerde wurde vom Verwaltungs-Gerichtshofe mit folgender Motivirung als unbegründet abgewiesen:

Während das Gesetz vom 28. December 1887, R.G.Bl. Nr. 1 ex 1888, die Versicherungspflicht nur gegen die Folgen der beim Betriebe gewisser gesetzlich bestimmter Unternehmungen sich ereignenden Unfälle anordnet

und sie daher auch auf jene Personen beschränkt, welche in derlei Betrieben einer Unfallsgefahr ausgesetzt sind, hat das Gesetz vom 30. März 1888, R.G.Bl. Nr. 33, keineswegs blos die mit gewissen Betrieben verbundene Krankheitsgefahr, sondern jene ganz allgemeine Gefahr der Erkrankung zum Gegenstande, welche in jedem menschlichen Organismus an und für sich gelegen ist, und verordnet die Versicherung gegen diese Krankheitsgefahr, indem es die betreffende Versicherungspflicht allerdings auf bestimmte, im § 1 aufgezählte Unternehmungen beschränkt, bezüglich dieser Unternehmungen aber ausnahmslos auf alle in derselben beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamte ausdehnt. — Hieraus erhellt vor Allem, dass die von der Beschwerde bezogene Erläuterung des Begriffes „Betriebsbeamte“ im § 1 des Arbeiter-Unfallversicherungs-Gesetzes, welche das Ministerium des Innern mit dem übrigens nicht mit allgemein verbindlicher Kraft verlautbaren Erlasse vom 16. Januar 1890 Z. 527 und ausdrücklich nur unvorgreiflich der instanzmässigen Entscheidung im einzelnen Falle gegeben hat, auf den Begriff „Betriebsbeamte“ im § 1 des Arbeiter-Krankenversicherungs-Gesetzes keinen Bezug hat; dass vielmehr unter diesem letzteren Begriffe alle Beamten und Diener ohne Unterschied der Art ihrer Verwendung zu verstehen sind, welche in einem nach § 1 des letztbezogenen Gesetzes vom 30. März 1888 versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt erscheinen.

Da nun die Beschwerde selbst zugiebt, dass das Unternehmen der Oesterr.-alpinen Montangesellschaft unter die nach § 1 des Krankenversicherungs-Gesetzes aufgezählten Unternehmungen fällt, und dass die in den Wiener Bureaux beschäftigten Beamten und Diener dem von dieser Gesellschaft betriebenen Unternehmen Dienste leisten, so ergiebt sich, dass die Versicherungspflicht dieser Beamten und Diener zur Bezirkskrankenkasse im Gesetze begründet ist.

Nr. 166. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 7. Juli 1891.

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 28. Nr. 59. S. 271.]

Ist bei Festsetzung der zu gewährenden Entschädigung die Bauplatzeigenschaft eines zu enteignenden Grundstückes auch dann zu berücksichtigen, wenn sie durch den Bebauungsplan, zu dessen Ausführung die Zwangsenteignung erfolgt, schon längere Zeit vor der letzteren aufgehoben war?

Beklager ist Eigenthümer eines in der Stadt Hannover belegenen, von der Stadtstrasse begrenzten Grundstückes. Die zur Verbreiterung der

Strasse im Jahre 1885 für erforderlich erachtete Fluchtlinie wurde durch Bekanntmachung vom 5. November 1885 endgültig festgestellt, und zur Ausführung dieses Planes seitens der Stadtgemeinde die Abretung des in die Strasse fallenden Theiles im Jahre 1889 auf Grund des § 13 Ziff. 1 des Baufluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 verlangt. In dem darauf eingeleiteten Enteignungsverfahren haben die bestellten Sachverständigen die zu enteignende Fläche an sich als Bauplatz auf 3214 ℳ geschätzt, davon jedoch, ihrer Instruktion folgend, die Hälfte abgesetzt, weil die zu enteignende Fläche dem nachtheiligen Einflusse des Baufluchtliniengesetzes unterliege, daher zur Zeit die Bebauungsfähigkeit nicht mehr besitze. Der Bezirksausschuss hat dagegen durch Bescheid vom 17. Oktober 1889 die Entschädigung auf 3214 ℳ festgesetzt, weil die enteignete Fläche schon vor der im Jahre 1885 erfolgten Feststellung der Fluchtlinie die Eigenschaft eines Bauplatzes gehabt habe, und deshalb die Entschädigung nach dem Werthe als Bauterrain zu bemessen sei.

Gegen diesen Bescheid hat die Stadtgemeinde Hannover den Rechtsweg beschritten. Die Klage, in welcher die Festsetzung der Entschädigung auf 1607 ℳ begehrt wird, macht namentlich geltend, dass die enteignete, in die verbreiterte Strasse fallende Fläche nach § 11 des Fluchtliniengesetzes die ihr bis dahin allerdings zugestandene Eigenschaft als Bauplatz bereits durch Offenlegung des Bebauungsplanes verloren habe, und dass für diese Beschränkung nach § 14 jenes Gesetzes keine Entschädigung gewährt werde, daher nicht die frühere Eigenschaft als Bauplatz, sondern gerade die Unbebaubarkeit der Enteignungsfläche für deren jetzigen Werth maassgebend sei.

Die Klage ist in erster Instanz abgewiesen, die Berufung verworfen worden. Die gegen das Berufungsurtheil eingelegte Revision ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht geht in der Begründung seiner Entscheidung davon aus, dass zur Zeit der Enteignung das Grundstück infolge der Offenlegung des Bebauungsplanes die bis dahin vorhandene Bauplatzeigenschaft bereits verloren gehabt habe, daher an sich nicht als Bauplatz zu schätzen sein würde, dass aber für die durch jene Offenlegung bewirkte Beschränkung eine Entschädigung neben derjenigen für die Entziehung des Grundstückes und gleichzeitig mit dieser zu geben sei. Die vorhergegangene Beschränkung vollziehe sich nicht entschädigungsfrei; vielmehr müsse für sie voller Ersatz geleistet werden. Diese Verpflichtung werde mit Erfüllung des § 11 des Gesetzes sofort existent, nur ihre Geltendmachung sei befristet bis zur Einverleibung der betreffenden Grundstückstheile in den Strassenkörper. Dies folge aus § 13 Abs. 1 des Gesetzes.

wo im Gegensatze zu der Eingangsbestimmung, dass im Falle des § 12 niemals Entschädigung wegen Beschränkung gefordert werden könne, weiterhin drei Fälle angeführt seien, in denen wegen „Entziehung oder Beschränkung“ ein Entschädigungsanspruch zugelassen werde. Daraus ergebe sich, dass auch in dem hier vorliegenden Falle des § 13 Ziff. 1 das Gesetz grundsätzlich eine Entschädigungspflicht wegen Beschränkung anerkenne, welcher Auffassung Abs. 2 nicht widerspreche, da die hier erfolgte Hervorhebung eines einzelnen Falles nicht den Schluss rechtfertige, dass in anderen Fällen des § 13, namentlich der Ziff. 1, eine Entschädigungspflicht wegen Beschränkung nicht bestehe. Ausserdem spreche dafür die Bestimmung des § 13 Abs. 3.

Dieser Begründung des Berufungsgerichtes kann nicht beigetreten werden. Bedenklich muss schon machen, dass, wenn sie richtig wäre, die spezielle Hervorhebung im zweiten Satze des Abs. 2 überflüssig sein würde. Stände der Abs. 1 des § 13 allein, so würde man ihm vielleicht die Bedeutung beimessen können, dass in allen unter 1—3 aufgeführten Fällen auch wegen Beschränkung Entschädigung zu leisten sei. Der Inhalt des Abs. 2 zeigt aber deutlich, dass dies nicht der Wille des Gesetzgebers ist. Erst dieser Abs. 2 bestimmt, wann die Entschädigung für Entziehung, wann sie für Beschränkung zu gewähren ist, und daraus folgt, dass im Abs. 1 nur im allgemeinen ein Anspruch wegen Entschädigung, sei es für Entziehung, sei es für Beschränkung, anerkannt werden sollte, während die Frage, wann das Eine, wann das Andere, erst nach Aufzählung der in Frage kommenden Fälle im folgenden Absatze geregelt werden sollte.

Anscheinend wird zwar die Ansicht des Berufungsgerichtes gestützt durch eine Entscheidung des V. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 25. September 1882, in welcher es heisst, dass nach § 13 wegen Entziehung oder Beschränkung des von der neuen Fluchtlinie betroffenen Grundeigenthumes, also mit Ausschluss des Falles des § 12, auch wegen blosser Beschränkung der Baufreiheit, unter gewissen, in Ziff. 1—4 spezialisirten Voraussetzungen Entschädigung gefordert werden könne. Allein diese Begründung, welche ausdrücklich ohne genauere Spezialisirung die nachfolgenden Voraussetzungen vorbehält, lässt umsoweniger erkennen, dass sie auch für den jetzt zu entscheidenden Fall der Ziff. 1 einen Anspruch auf Entschädigung wegen Beschränkung anerkennen will, als es sich dabei nur um den Fall der Ziff. 3 des § 13 handelte.

Kann hiernach zwar diese Begründung des Berufungsgerichtes nicht gebilligt werden, so war dennoch die Revision zurückzuweisen, weil die Entscheidung selbst aus den im Urtheile des I. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 18. August 1882 (Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 8

S. 237 flg.) gegebenen Gründen gerechtfertigt erscheint. Richtig ist zwar, dass der Werth zur Zeit der Enteignung maassgebend ist. Wenn aber nach § 10 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes von 1874 eine durch die projektirte neue Anlage bewirkte Werthserhöhung nicht zu berücksichtigen ist, so kann darin nur ein Ausdruck des Prinzipes gefunden werden, dass der Werth entscheidet, welchen das Grundstück abgesehen von der neuen Anlage haben würde, also auch der durch sie bewirkte Minderwerth unberücksichtigt bleibt. Jede neue Anlage durchläuft mehrere Stadien, sie wird projektirt, beschlossen, ausgeführt. Das Gesetz will nicht, dass dies zu Spekulationszwecken ausgenützt wird, aber es will keineswegs dem Exproprianten die Befugniss geben, durch schrittweises Vorgehen zunächst das zu enteignende Grundstück zu entwerthen, um es dann für einen erheblich billigeren Preis zu enteignen. Werden durch den Bebauungsplan neue Strassen in Aussicht genommen, so sind zwar die Grundstücke, welche erst dadurch Bauplatzeigenschaft erlangen, nicht als Bauplätze zu schätzen, wohl aber, wenn sie diese Eigenschaft vorher hatten, dieselbe ihnen aber durch den Bebauungsplan entzogen wurde. Bebauungsplan und Enteignung zwecks seiner Ausführung sind einheitlich, ersterer ist nur, wie jedes Projekt einer Neuanlage, Vorbereitung der letzteren. Das Gesetz will zur Erleichterung der Gemeinden ihnen einen von langer Hand vorbereiteten einheitlichen Bebauungsplan ermöglichen, ohne dass sie für die dadurch bewirkten Baubeschränkungen sofort entschädigen müssen; die Entschädigung findet, abgesehen von Ziff. 2, erst bei der Entziehung und nur für diese statt, dann aber so, dass Projekt und Ausführung als einheitlich angesehen, also die Grundstücke ohne Rücksicht auf beides geschätzt werden.

Für diese Absicht des Gesetzes lässt sich auch der vom Berufungsgerichte bereits verwerthete Abs. 3 des § 13 heranziehen, insofern derselbe den Exproprianten zur Uebernahme des etwaigen Restgrundstückes verpflichtet, falls dieses nach den baupolizeilichen Vorschriften des Ortes nicht mehr zur Bebauung geeignet ist.“

Nr. 167. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie. Vom 10. Juli 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 38. S. 181.]

Nichthaftung der Bahn für den Schaden infolge Bruches von in Rahmen gefassten Glastafeln mangels Nachweises einer Fahrlässigkeit der Eisenbahnorgane § 425 Z. 4 Allg.Hand.Ges. (Art. 424 Z. 4 D.G.G.B.) u. § 67 Z. 1 u. 6 Eisenb.Betr.Regl.

Im Sinne der §§ 424 und 425 des H.G. kann die Eisenbahn sich ausbedingen (Punkt 4), dass sie in Ansehung solcher Güter, welche ver-

möge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost etc. zu erleiden, für jene Schäden, welche aus diesen Gefahren entstehen können, die Haftung nicht übernehme.

Im Sinne des vorletzten Alinea der zitirten Gesetzesstelle aber wird festgesetzt, dass, wenn eine der in diesem Paragraph zugelassenen Bestimmungen bedungen ist, zugleich bis zum Nachweise des Gegentheiles die Vermuthung als bedungen gilt, dass der eingetretene Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, wirklich aus dieser Gefahr entstanden ist. Der § 67, Punkt 1, 6 des Eisenbahnbetriebsreglements, welcher solche gesetzlich gestattete Bedingungen enthält und in welchem unter den angeführten Gütern sich auch Glas befindet, und besonders erwähnt ist, ist im obschwebenden Falle laut den Bestimmungen des § 425 zweifelsohne maassgebend.

Da aber die Beschädigung laut der Klage vom Bruche der in Rahmen gefassten Glastafeln der zum Bahntransporte aufgegebenen Photographien entstand, welche der Gefahr des Zerbrechens ausgesetzt waren, da ferner die Kläger den Umstand, dass der Schaden nicht aus deren eigenthümlichen Qualität, sondern aus Fahrlässigkeit des Eisenbahnpersonals verursacht worden wäre, nicht erwiesen (was aber Angesichts der angeführten Vermuthung ihre Pflicht gewesen wäre), so kann auch die königl. Curie hinsichtlich der durch die Kläger behaupteten Fahrlässigkeit die zweitrichterlich angeführte richtige Motivirung als begründet anerkennen.

Nr. 168. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 11. September 1891.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 21. S. 226. Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1016.]

Streitverfahren in Wegebausachen, Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. § 56.

Nach § 56 Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes unterliegen Streitigkeiten der Betheiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Anlegung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges obliegt, allgemein der Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren. Hiernach ist im Verwaltungsstreitverfahren ausnahmsweise auch die Feststellungsklage zugelassen, wie sie das bürgerliche Recht kennt (§ 231 der Zivilprozessordnung). Die Voraussetzungen dieser Klage können im wesentlichen keine anderen sein, als sie das bürgerliche Recht, dem sie entnommen ist, vorschreibt. Die beiden unerlässlichen Voraussetzungen

sind hiernach das Vorhandensein eines objektiv erkennbaren rechtlichen Interesses und ferner eines solchen an der alsbaldigen Feststellung des Rechtsverhältnisses.

Nr. 169. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 24. September 1891.

Bestimmung des Werthes des Streitgegenstandes, wenn es sich um eine für verschiedene Zeiträume in verschiedener Höhe zu entrichtende Entschädigungsrente handelt.

Während das Oberlandesgericht in seinem Beschlusse vom 24. September 1889 die vom Kläger als Entschädigung wegen eines Eisenbahnunfalles auf die Dauer von 34 Jahren für verschiedene Zeiträume in verschiedener Höhe beanspruchten Jahresbezüge zusammengerechnet, hiervon die dem Kläger nach einem Vergleiche vom Beklagten unstreitig zu zahlenden Beträge mit 1490 ℳ für das Jahr abgezogen und danach unter Berücksichtigung der ausserdem geforderten Kur- und Heilungskosten, den Werth des Streitgegenstandes für die Berufungsinstanz auf 32 000 ℳ festgesetzt hatte, ist durch den jetzt angefochtenen Beschluss der Streitwerth auf 27 425,40 ℳ herabgesetzt worden, weil Kläger nunmehr nachgewiesen habe, dass er aus dem gedachten Vergleiche vom 1. April 1890 ab jährlich 1 565 ℳ gezahlt erhalten habe und vom 1. April 1893 ab jährlich 1 640 ℳ erhalten werde, und weil deshalb von den beanspruchten Jahresbezügen nicht durchweg 1 490 ℳ, sondern für die Zeit vom 1. April 1890 bis dahin 1893 jährlich 1565 ℳ und für die Zeit vom 1. April 1893 ab jährlich 1 640 ℳ in Abzug zu bringen seien.

Von dem Beschwerdeführer wird hiergegen geltend gemacht, dass zur Zeit des Erlasses des in der Revisionsinstanz aufgehobenen Berufungsurtheils vom 19. November 1889 von einer Erhöhung der Vergleichsrente über den Betrag von 1 490 ℳ hinaus nicht die Rede gewesen, solche Erhöhung vielmehr erst im Jahre 1890 von dem betreffenden Eisenbahn-Betriebsamte verfügt sei, und dass es danach für die bis zum Urtheile vom 19. November 1889 erfolgten Verhandlungen bei der Feststellung des Objekts auf 32 000 ℳ verbleiben müsse und eine Herabsetzung auf 27 425,40 ℳ nur für den Theil der zweiten Instanz eintreten dürfe, der hinter der Zurückweisung in die Berufungsinstanz liegt.

Ob dieser Ausführung beizutreten sein möchte, bedarf keiner näheren Prüfung. Denn wäre dies auch der Fall, so müsste doch der Beschwerde der Erfolg versagt bleiben, weil bei richtiger Auffassung der Vorschriften der Civilprozessordnung der Werth des Streitgegenstandes weder auf

32 000 ℳ, noch auf 27 425 40 ℳ, sondern erheblich niedriger festzusetzen gewesen wäre, der Beschwerdeführer also durch den angefochtenen Beschluss keinesfalls verkürzt ist.

Wenn das Berufungsgericht seiner Festsetzung eine Zusammenrechnung von 34 Jahresraten zu Grunde legt, so lässt es unbeachtet, dass der Kläger die angegebenen Jahresbeträge nicht unbedingt, sondern nur für die Dauer seines Lebens — also jede einzelne Jahresrate nur unter der Voraussetzung seines Lebens zur Zeit ihrer Fälligkeit, — beansprucht hat. Demgemäss wäre für die Festsetzung des Streitwerthes der § 9 Civil-Proz.-Ordn. maassgebend, sofern der Anspruch des Klägers Jahresleistungen von gleicher Höhe zum Gegenstande gehabt hätte. Würde beispielsweise der Kläger den Jahresbetrag von 2 604,40 ℳ, welchen er als höchsten erst vom 1. April 1908 ab beansprucht, schon vom 1. April 1888 ab durchweg auf seine Lebenszeit gefordert haben, so wäre der Werth des Streitgegenstandes, abgesehen von den Kur- und Heilungskosten und von den Rückständen, höchstens auf 2 604,60 ℳ — 1 490 ℳ = 1 114,60 ℳ × 12 ½ = 13 932,50 ℳ zu berechnen gewesen, so dass sich im ganzen ein Streitwerth von höchstens 16 000 bis 18 000 ℳ ergeben haben würde. Nun kann allerdings wegen der Verschiedenheit der beanspruchten Jahresleistung der § 9 cit. nicht zur Anwendung kommen, allein daraus folgt nicht die Zulässigkeit einer Zusammensetzung der sämmtlichen Jahresraten, vielmehr nur, dass der Werth des Streitgegenstandes gemäss § 3 Civil-Proz.-Ordn. nach freiem Ermessen festzusetzen war. Eine selbstverständliche Beschränkung erleidet jedoch das freie Ermessen im vorliegenden Falle insofern, als die Festsetzung denjenigen Betrag nicht übersteigen darf, auf welchen der Streitwerth nach § 9 Civil-Proz.-Ordn. festzusetzen gewesen wäre, wenn Kläger eine Jahresrente von 2 604,60 ℳ nicht erst vom 1. April 1908, sondern schon vom 1. April 1888 ab für die Dauer seines Lebens beansprucht hätte. Nachdem also in dem angefochtenen Beschlusse der Werth des Streitgegenstandes, statt auf höchstens 16 000 bis 18 000 ℳ, auf 27 425,40 ℳ festgesetzt ist, liegt ein Grund zur Beschwerde für den Prozessbevollmächtigten des Beklagten nicht vor. (Vergl. die Beschlüsse des Reichsgerichts vom 22. Februar 1889, VI. B. 58/59 und vom 17. April 1890, VI. B. 44/90, sowie die Entscheidungen in Civilsachen Band 22 S. 411 und Seuffert, Archiv Band 43 Nr. 62.)

Da von anderer Seite eine Beschwerde nicht geführt und eine Aenderung der Werthfestsetzungen von Amtswegen nach der gegebenen Sachlage unstatthaft erscheint (Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band 14 S. 352), war hiernach die erhobene Beschwerde auf Kosten des Beschwerdeführers (§ 92 Civil-Proz.-Ordn.) zurückzuweisen.

Nr. 170. Entsch. des Kammergerichts Berlin.

Vom 1. Oktober 1891.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 87. S. 875.]

Beobachtung der Polizeistunde in Bahnhofsrestaurationen.

Die Ansicht des Revidenten, dass er als Bahnhofsrestaurateur an die für gewöhnliche Schankstuben festgesetzte Polizeistunde nicht gebunden, vielmehr in seinem Restaurationsbetriebe nur den Anweisungen und der Kontrole des Stationsvorstehers unterworfen sei, entbehrt der Begründung. Das spezielle Aufsichtsrecht des Stationsvorstehers beschränkt sich nach § 4 des mit dem Angeklagten abgeschlossenen Pachtvertrages auf den Betrieb der eigentlichen Bahnhofsrestauration, d. h. derjenigen Restauration, welche nach § 3 doch lediglich für das die Eisenbahn benutzende Publikum bestimmt ist. Insoweit ihm dagegen die zum Restaurationsbetriebe allgemein ertheilte polizeiliche Konzession auch zur entgeltlichen Verabreichung von Speisen und Getränken an das die Eisenbahn nicht benutzende Publikum ermächtigt, ist er an die seinen Gewerbebetrieb im allgemeinen regelnden Polizeivorschriften ebenso wie jeder andere Restaurateur gebunden. Zu den letzteren gehören aber auch die (für die Eisenbahnreisenden allerdings nicht geltenden) Vorschriften über die von allen Schankwirthen zu beobachtende Polizeistunde. Dieser Auffassung stehen auch die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements vom 26. November 1885 nicht entgegen und der § 6 des Preussischen Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 steht derselben entschieden zur Seite.

Nr. 171. Rek. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 12. Oktober 1891.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Gesammt-Ausg.) VIII. Nr. 16. S. 309. Z. 1143.]

§ 1 Unf.Vers.Ges. Unfall während der Ruhepause.

Ein Arbeiter begab sich nach mehrstündiger Arbeit in dem Betriebe, in welchem bestimmte Ruhepausen nicht eingeführt waren, nach einem nahe gelegenen Wirthshause, um sich dort ein Glas Branntwein zu holen. Auf dem Rückwege erlitt er ausserhalb der Betriebsstätte einen Unfall, indem er bei Glatteis fiel und sich die Hand verletzte.

Das Reichs-Versicherungsamt hat durch Rekursentscheidung vom 12. Oktober 1891 entgegen dem Schiedsgericht den von dem Verletzten geltend gemachten Entschädigungsanspruch zurückgewiesen. Es ist allerdings anzuerkennen, dass ein Arbeiter, welcher auf kurze Zeit die Arbeit

unterbricht, um eine Erfrischung zu sich zu nehmen oder ein Bedürfniss zu verrichten, damit noch nicht unter allen Umständen aus dem Betriebe auszuscheiden braucht, namentlich dann nicht, wenn die Einstellung der Betriebsthätigkeit nur eine ganz vorübergehende ist, und der Arbeiter den gewöhnlichen Betriebsgefahren ausgesetzt bleibt, z. B. wenn es sich um die regelmässigen Arbeitspausen handelt, während welcher die Arbeiter auf der Betriebsstätte verbleiben (zu vergleichen Rekursentscheidungen 477 und 478, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1888 Seite 176; auch Entscheidungen 949 und 1031, daselbst 1891 Seite 196 und 248). Im vorliegenden Falle jedoch, in welchem sich der Verletzte im eigenen persönlichen Interesse aus dem örtlichen Bereiche des Betriebes entfernt hatte, war der Zusammenhang mit dem Betriebe als gelöst zu betrachten. Dieser Zusammenhang wurde auch dadurch nicht erhalten, dass der Unternehmer seinen Arbeitern gestattet hatte, sich Lebensmittel aus der Schenke zu holen, da durch diese Erlaubniss der einzelne Gang des Arbeiters in das Wirthshaus noch nicht zu einer den Zwecken des Betriebes dienenden Handlung wurde. Eine andere Entscheidung könnte unter Umständen dann gerechtfertigt sein, wenn z. B. innerhalb der Betriebsstätte ein Ausschank für die Arbeiter eingerichtet wäre.

Nr. 172. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 22. Oktober 1891.

Der § 10 des Unfallfürsorgegesetzes vom 15. März 1886 hat nicht die Bedeutung, dass dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen die Geltendmachung von Ansprüchen aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes gegenüber dem Reiche und den Bundesstaaten gänzlich versagt ist.

„Durch Abs. 1 des § 10 des Reichs-Fürsorgegesetzes ist zunächst ausser Zweifel gestellt, dass § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes seine Geltung auch für diejenigen Eisenbahnunfälle behält, von welchen die unter das Fürsorgegesetz fallenden Personen betroffen werden. Nur in zwei Richtungen sind wegen der Haftpflicht für solche Unfälle Aenderungen vorgenommen, indem nach Abs. 1 die den gedachten Personen oder ihren Hinterbliebenen gegen Eisenbahn-Betriebsunternehmer zustehenden Ansprüche „auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift (§§ 1, 2) Pensionen, Kosten, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875“ über-

gehen und indem ferner nach Abs. 2 „weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge“ dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zustehen. Aus keiner dieser beiden Aenderungen lässt sich der Satz herleiten, dass durch § 10 jede Inanspruchnahme einer Staatseisenbahn seitens des Verletzten ausgeschlossen sei. Schon die Fassung des Abs. 2 verglichen mit der Ausdrucksweise des § 8 scheint deutlich dafür zu sprechen, dass das Gesetz, indem es dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen „weitergehende Ansprüche“ als auf die bezeichneten Bezüge versagt, eine Inanspruchnahme des Reiches oder der Bundesstaaten an sich nicht hat ausschliessen wollen. Davon, dass die Ansprüche des Verletzten schon mit dem Zeitpunkte ihrer Entstehung auf die Betriebsverwaltung, in deren Dienste der Verletzte dienstunfähig geworden, übergehen, ist nicht die Rede; vielmehr soll der Uebergang erfolgen auf die Betriebsverwaltung, welche auf Grund eines Reichsgesetzes u. s. w. Pensionen „zu zahlen hat“ und zwar in Höhe der danach zu zahlenden Beträge. Stimmt auch die Ausdrucksweise des Abs. 1 des § 10 des Fürsorgegesetzes mit der des § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes nicht wörtlich überein, so liegt doch beiden Vorschriften, ebenso wie dem Abs. 3 des § 10 derselbe Gedanke zu Grunde, der Gedanke nämlich, dass der Entschädigungsberechtigte die ihm zukommende Entschädigung nur einmal erhalten soll und deshalb das ihm bereits auf Grund der Fürsorge- oder Unfall-Versicherungsgesetze Gewährte nicht noch einmal von dem aus anderen Gesetzen haftenden Dritten verlangen darf. Wenn das Fürsorgegesetz die auf Grund seines § 1 zu gewährenden Bezüge als „Pension“ bezeichnet und dementsprechend gemäss § 7 ihre Einklagung im ordentlichen Rechtswege mit den in den §§ 149 ff. des Reichsbeamtengesetzes vorgesehenen Maassgaben zulässt, so ist daraus nicht zu folgern, dass in Höhe jener Bezüge eine Klage des Verletzten gegen dritte Personen, welche aus anderen Gesetzen haften und insbesondere gegen den nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes haftbaren Eisenbahn-Betriebsunternehmer unstatthaft sein soll. Soweit es sich hierbei um eine Privatbahn handelt, ist in dem Umfange der Haftung des Unternehmers durch das Fürsorgegesetz nichts geändert und kein Grund ersichtlich, das Klagerecht des Verletzten hier anders zu beurtheilen, als im Falle des § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes. Gegenüber dem Reiche und den Bundesstaaten beschränkt sich allerdings der Haftpflichtanspruch der unter das Fürsorgegesetz fallenden Personen auf die in den §§ 1 und 2 dieses Gesetzes bezeichneten Bezüge. Indess, dass der so beschränkte Anspruch von dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen in keinem Falle gegen das Reich oder die Bundesstaaten geltend zu machen wäre, ist aus dem Gesetz nicht zu entnehmen. Erst dann, wenn nach Maassgabe der §§ 6

und 7 festgestellt ist, dass und in welchem Umfange die Betriebsverwaltung Pensionen u. s. w. an den Verletzten „zu zahlen hat“, können dessen Ansprüche an den Eisenbahnunternehmer auf die zur Zahlung verpflichtete Betriebsverwaltung und Höhe der zu zahlenden Bezüge übergehen. Dagegen muss solcher Uebergang ausgeschlossen erscheinen, solange die Verpflichtung der Betriebsverwaltung noch nicht feststeht, ebenso wie er dann nicht möglich wäre, wenn der Verletzte zufolge einer Verurtheilung im Disziplinarverfahren gemäss § 5 des Fürsorgegesetzes einen Anspruch gegen die Betriebsverwaltung nicht erheben darf oder wenn er der letzteren gegenüber aus anderen Gründen mit seinem Anspruche abgewiesen ist, soweit aber ein Uebergang der Ansprüche aus § 1 des Haftpflichtgesetzes auf die Betriebsverwaltung noch nicht stattgefunden hat, ist der Verletzte durch keine Gesetzesvorschrift behindert, diese Ansprüche innerhalb der durch § 10 Abs. 2 des Fürsorgegesetzes gezogenen Schranken gegen den Eisenbahnunternehmer im Wege der Klage zu verfolgen, und schon mit Rücksicht auf die kurze Verjährung des § 8 des Haftpflichtgesetzes wird er auf rechtzeitige Erhebung der Klage bedacht sein müssen.“

Nr. 173. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

Disciplinar-Senat. Vom 31. Oktober 1891.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 22. S. 428. Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1022.]

Verhältniss des Disciplinarverfahrens zum gerichtlichen Strafverfahren. Disciplinargesetz vom 21. Juli 1852 §§ 5. 38.

Wird gegen einen Beamten wegen solcher Thatsachen, welche zum Gegenstande einer gerichtlichen Untersuchung gemacht sind, auch das Disziplinarverfahren eingeleitet, so ist der Richter in diesem stets an die thatsächliche Feststellung des Strafrichters gebunden, sei es, dass die vorausgegangene strafgerichtliche Untersuchung zur Freisprechung oder zu einer den Verlust des Amtes nicht zur Folge habenden Verurtheilung des Beamten geführt hat.

Nr. 174. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. November 1891.

[Entsch. d. R. G. in Civils. Bd. 28. S. 155.]

Für die materiell-rechtliche Beurtheilung von Ansprüchen preussischer Staatsbeamter aus dem Beamtenverhältnisse gegen den preussischen Fiskus sind, gleichviel welchem Staatsgebiete der Ort ihres amtlichen Wohnsitzes

und das mit dem Rechtsstreite befasste Gericht angehören, lediglich die Vorschriften des preussischen Rechts maassgebend. Zu diesen materiell-rechtlichen Vorschriften gehört auch die Bestimmung in § 5 des Gesetzes vom 24. Juni 1861 über die Erweiterung des Rechtsweges. Rechtliche Natur der Mitgliedschaft bei einer Beamtenpensionskasse.

Der Kläger, welcher früher im Dienste der B. H. Eisenbahngesellschaft als Bahnwärter auf Kündigung angestellt war und sodann bei der Verstaatlichung dieser Eisenbahn in gleicher Stellung als auf Kündigung angestellter Staatsbeamter in den Dienst des preussischen Staates überging, ist seit dem 1. Januar 1887 von seiner vorgesetzten Behörde, dem königlichen Eisenbahnbetriebsamte H., nach vorgängiger, rechtzeitiger Kündigung aus dem Staatsdienste entlassen, und zwar weil er sich durch die von ihm bei einer gewissen Gelegenheit an den Tag gelegte verwerfliche Gesinnungsweise der Achtung und des Ansehens, welche sein Beruf erfordere, unwürdig gezeigt habe, sowie zugleich mit Rücksicht darauf, dass seine sonstige Dienstführung wiederholt zu strengen Bestrafungen Anlass gegeben habe. In diesem Prozesse fordert er nun seine Pension nach Maassgabe des Reglements der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der B. H. Eisenbahngesellschaft, dessen Bestimmungen, wie unbestritten und unzweifelhaft ist, soweit zur Anwendung zu kommen haben, wie sie dem Kläger günstiger sind, als diejenigen der die Pensionsberechtigung der Staatsbeamten regelnden preussischen Gesetze. Das Oberlandesgericht*) hat diesen Anspruch deshalb verworfen, weil auch nach dem erwähnten Reglement, und zwar nach § 25 litt. c. daselbst, ein Beamter, der wegen schwerer Pflichtverletzungen gegen den Dienstherrn, insbesondere auch wegen unehrenhafter Handlungen entlassen werde, seinen Pensionsanspruch verliere, nun aber die Feststellung der Verwaltungsbehörde, dass dem Kläger wegen einer durch gewisse Handlungen an den Tag gelegten verwerflichen Gesinnungsweise, sowie mit Rücksicht auf die wiederholt über ihn wegen Dienstvergehen verhängten strengen Bestrafungen das Dienstverhältniss gekündigt werde, für den Richter maassgebend, beziehungsweise, wie an einer Stelle der Entscheidungsgründe gesagt wird, insoweit der Rechtsweg ausgeschlossen sei. Dass dem Ausspruche der Verwaltungsbehörde diese Bedeutung beigelegt wird, ist ausschliesslich auf den § 5 des preussischen Gesetzes vom 24. Mai 1861, betreffend die Erweiterung des Rechtsweges**), gestützt. Soweit die Revisionsangriffe sich gegen die Art der Anwendung oder gegen die Auslegung dieser Gesetzesvorschrift oder gegen die angebliche Verletzung

*) zu H.

**) G.-S. S. 241.

anderer preussischer Gesetzesbestimmungen richteten, verdienten sie keine Beachtung, da die fraglichen preussischrechtlichen Normen innerhalb des Bezirks des hanseatischen Oberlandesgerichts nirgends Geltung erlangt haben, also die Revision nach § 11 der Zivilprozessordnung, beziehungsweise nach § 1 der kaiserlichen Verordnung vom 28. September 1879 verglichen mit § 6 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozessordnung auf ihre Verletzung nicht würde gestützt werden können.

.... Nachzuprüfen war hier hauptsächlich nur die Frage, ob nach den die örtliche Geltung der Rechtsnormen regelnden gemeinrechtlichen Grundsätzen das Oberlandesgericht hier überhaupt mit Recht preussisches Recht zur Anwendung gebracht habe. Dieselbe musste bejaht werden. Es handelt sich hier um Ansprüche des Klägers aus seinem vormaligen Staatsbeamtenverhältnisse; denn obgleich die Voraussetzungen und der Inhalt seiner Pensionsberechtigung unter Beachtung des Pensionsreglements der früheren B. H. Eisenbahngesellschaft zu bestimmen waren, so beruhte doch auch dies auf den ihm bei seiner Anstellung als Beamten gemachten Zusicherungen, keineswegs auf einem privatrechtlichen Vertragsverhältnisse, wie ein solches allerdings früher zwischen ihm und der B. H. Eisenbahngesellschaft obgewaltet hatte. Da nun das fragliche Staatsbeamtenverhältniss ein preussisches war, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass es jedenfalls in materieller Beziehung durchaus nach preussischem Rechte beurtheilt werden musste. Hierfür ist es auch unerheblich, dass der Kläger dienstlich einer Behörde unterstellt war, welche mit Zustimmung des hamburgischen Staates ihren Sitz in Hamburg hatte, und dass der Dienst, zu welchem der Kläger angestellt wurde, zunächst in Mecklenburg zu leisten war.

Ein Zweifel könnte etwa nur in der Beziehung entstehen, ob die Frage wegen der der Entscheidung des Eisenbahnbetriebsamtes den klägerischen Ansprüchen gegenüber zukommenden Bedeutung zur materiellen Beurtheilung der Streitsache gehöre. Das Berufungsgericht bezeichnet, wie schon erwähnt ist, an einer Stelle seiner Entscheidungsgründe als Gegenstand dieser Frage die „Zulässigkeit des Rechtsweges“, indem es sich auf von Bar, internationales Privatrecht (Aufl. 2), Bd. 2, S. 397 f., für die Ansicht beruft, dass die Entscheidung derselben nach dem materiell für die Sache maassgebenden Rechte zu erfolgen habe. Wenn diese Formulirung der Frage zuträfe, so würde die Entscheidung für richtig nicht erachtet werden können. Nach genauem Sprachgebrauche kann man von einer Unzulässigkeit des Rechtsweges nur da reden, wo die Entscheidung über einen Parteienstreit als eine noch ausstehende, zukünftige nicht den Gerichten, sondern einer anderen Behörde zukommt. Das ist allemal eine Frage der Behördenorganisation, öffentlich-rechtlicher Natur und daher

zweifellos nur nach dem Rechte des Gerichtsortes zu beurtheilen. Davon sind aber allerdings solche Fälle durchaus zu unterscheiden, wo die Existenz, beziehungsweise der Inhalt eines Anspruches sich materiell-rechtlich unter anderm nach einem schon vorliegenden und soweit also maassgebenden Ausspruche irgend einer Behörde bestimmt. Das Geltungsgebiet einer solchen Vorschrift des materiellen Rechtes ergiebt sich selbstverständlich nur aus den allgemeinen privatrechtlichen Grundsätzen über die territoriale Abgrenzung der Herrschaft der Rechtsnormen.

Der Unterschied dieser beiden Arten von Fällen ist in der vom Oberlandesgerichte angeführten Erörterung von Bar's unbeachtet geblieben. Dagegen ist er, formell zwar nicht vom Standpunkte des gemeinen deutschen Rechtes, aber von dem des preussischen Landrechtes aus, schon hervorgehoben worden vom 4. Zivilsenate des Reichsgerichts in der Sache IV 37/86, eine Entscheidung, welche daher zu der von dem genannten Schriftsteller dargelegten Auffassung gar nicht in einem so entschiedenen Gegensatze steht, wie er selbst (a. a. O. S. 397 Anm. 2), dem offenbar nur der Auszug bei Bolze, Praxis des Reichsgerichts Bd. 3 No. 30, bekannt war, meint; vergleiche übrigens auch Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 10 S. 320 und Bd. 11 S. 227, sowie Bähr, Rechtsstaat S. 60 ff. Im vorliegenden Falle nun handelt es sich, sowohl nach dem wirklichen Inhalte des § 5 des erwähnten preussischen Gesetzes vom 24. Mai 1861, als auch nach der vom Oberlandesgerichte über denselben getroffenen Feststellung, richtig aufgefasst nicht um eine eigentliche Unzulässigkeit des Rechtsweges, sondern um einen Fall der zweiten Art. Durch den § 1 des angeführten Gesetzes ist allen vermögensrechtlichen Ansprüchen der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältnisse ohne jede Einschränkung der Rechtsweg eröffnet worden; allerdings mit gewissen Maassgaben"; aber diese Maassgaben betreffen, soweit sie einschränkender Natur zu sein scheinen, nur die materiellen Voraussetzungen gewisser oder aller hierher gehörigen Ansprüche. Das Oberlandesgericht hat in dieser Hinsicht nicht etwa das Gegentheil festgestellt, vielmehr an einer anderen Stelle seiner Gründe auch seinerseits als die zu entscheidende Frage diejenige nach der materiell-rechtlichen Wirkung, welche den Entscheidungen der Disziplinar- und Verwaltungsbehörden in Bezug auf die Entlassung eines Beamten zukomme, bezeichnet. Es liegt also auch im Berufungsurtheile nur eine Verkennung der Existenz eines Unterschiedes zwischen den beiden oben auseinander gesonderten Arten von Fällen vor, während die Entscheidung selbst, dass für die hervorgehobene Frage hier das preussische Recht maassgebend sei, richtig ist

Dass das Oberlandesgericht, da es wegen des Anspruches des Eisenbahnbetriebsamtes als feststehend ansah, dass der Kläger wegen einer an

den Tag gelegten verwerflichen Gesinnungsweise, sowie mit Rücksicht auf mehrfache wegen Dienstvergehen über ihn verhängte strenge Bestrafungen entlassen sei, weiter angenommen hat, dass ein Fall des Verlustes der Pensionsberechtigung nach § 25 litt. c des Pensionsreglements gegeben sei, konnte kein Bedenken hervorrufen. Es kann dabei ganz auf sich beruhen, ob der Inhalt des Reglements hier nach gemeinem deutschen oder nach preussischem Rechte zu beurtheilen sei — in welchem letzteren Falle insoweit die Nachprüfung des Reichsgerichts ausgeschlossen sein würde, — da keinesfalls eine revisible Rechtsnorm durch jene Annahme des Berufungsgerichtes verletzt ist; wie denn der Kläger in dieser Beziehung auch keinen Revisionsangriff erhoben hat.

Nr. 175. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 13. November 1891.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 48.]

Versagung der Bauerlaubniss.

Wird eine den geforderten Baukonsens versagende Verfügung angefochten, so darf der Richter im Streitverfahren seiner Entscheidung kein anderes Bauprojekt zum Grunde legen als dasjenige, welches der Polizeibehörde zur Genehmigung vorgelegt und von dieser verworfen war.

Nr. 186. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 16. November 1891.

§ 1. Unf.Vers.Ges. vom 6. Juli 1884. Ausdehn.Ges. vom 28. Mai 1885. Ein Unfall, den ein mit freier Rückfahrt vom Dienst zurückkehrender Bahnbediensteter während der Rückfahrt erleidet, stellt sich als Betriebsunfall dar.

Einem Dampfstrassenbahnschaffner, welcher nach Ablieferung seiner Tageseinnahme und des Fahrkartenbestandes mit Freifahrterlaubniss der Bahnverwaltung einen Bahnzug zur Rückfahrt von dem entfernt belegenen Betriebsbüreau nach seinem Wohnort benutzt, in dem Dienstverhältniss zur Verwaltung im übrigen aber verbleibt, stehen für die Folgen eines auf dieser Fahrt erlittenen Unfalls-Entschädigungsansprüche nach dem Unfallversicherungsgesetze zu. „Denn die Gewährung der freien Rückfahrt stellt sich als ein Theil des Lohnes dar, als eine Naturalleistung, 'welche ihm auf Grund des Dienstvertrages gewährt wurde. Diese ist aber ferner,

weil die Natur des Eisenbahnbetriebes, welcher über grössere oder geringere Entfernungen sich erstreckt, die Gewährung derartiger Vortheile an die Bediensteten mit sich bringt, wenn anders die erforderlichen Arbeitskräfte beschafft werden sollen, durch die Eigenthümlichkeiten dieses Betriebes begründet. Es unterliegt weiter keinem Bedenken, dass ein derartig auf Rückfahrt befindlicher Schaffner nicht nur zur Rücksichtnahme gegenüber dem Publikum gezwungen ist, wie sie ein Fahrgast nicht zu üben braucht, sondern auch anders, wie ein Fahrgast, in erster Linie mitberufen und verpflichtet ist, Unregelmässigkeiten in dem Betriebe abzustellen, z. B. bei Entgleisungen mit Hand anzulegen. Thäte er dies nicht, so würde die Eisenbahnverwaltung mit Recht hieraus einen Grund zur Auflösung des Dienstverhältnisses entnehmen können. Er legt demnach die ihm gewährte freie Rückfahrt nicht wie ein Fahrgast, sondern als ein im Dienst der Verwaltung auch ferner stehender Angestellter derselben zurück, mag er auch — bei stundenweiser Vergütung — für die Rückfahrtszeit ein Entgelt nicht erhalten. — Während einer derartigen Rückfahrt hat der Schaffner daher Anspruch auf eine Entschädigung nach Maassgabe des Unfallversicherungsgesetzes für jeden durch den Bahnbetrieb als solchen herbeigeführten Unfall, sofern nicht durch die Art desselben — wegen vorsätzlicher Herbeiführung oder wegen seines sonstigen Verhaltens, das ihn ausserhalb des Betriebsbannes stellen würde, — der Zusammenhang mit dem Betriebe für aufgehoben zu erachten ist."

Nr. 180. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 17. November 1891.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1891. Nr. 39. S. 182.]

Die Bestimmung des § 64 des Betriebsreglements, dass die Eisenbahn für jenen Schaden nicht haftet, welcher durch den äusserlich nicht erkennbaren Mangel der Verpackung entstanden ist, setzt voraus, dass die Verpackung ursprünglich mangelhaft war, und dass dies durch den Vermerk des Aufgebers im Frachtbriefe dargethan wird.

Der Frachtführer wird von der Entschädigungspflicht dadurch nicht befreit, dass die Leckage eines Fasses mit Oel infolge der grossen Hitze eingetreten ist, denn er hätte die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes in der Weise anwenden müssen, dass die Dauben des Oelfasses gegen die Einwirkungen der grossen Hitze bewahrt werden. Die Bestimmung des § 425, Punkt 4 des ungar. H.G. (entspricht dem Art. 424, Punkt 4 des Allg. d. H.G.B.) ist nur bei solchen Waaren anwendbar, bei welchen die aussergewöhnliche Leckage u. s. w. durch deren eigenthümliche Beschaffenheit verursacht wurde.

Wenn weder Unachtsamkeit, noch böse Absicht obwaltet, ist die Eisenbahn in Ermanglung einer gegentheiligen Uebereinkunft nur den hierfür im Betriebsreglement normirten gemeinen Handelswerth zu vergüten schuldig.

Die Direktion der königl. ungarischen Staatsbahnen wurde bei einem Budapester Bezirksgerichte auf Entschädigung für eine während des Transportes ausgeronnene Menge Oeles nach dessen Facturapreise geklagt. Diese Klage wurde mit Beziehung auf § 425 H. G. und auf den damit übereinstimmenden § 64 des Betriebsreglements abgewiesen, weil die Eisenbahn für die dort bezeichneten Waaren keine Haftung übernimmt, nachdem der Kläger selbst nicht behauptet, dass an dem Fasse Spuren einer äusserlichen Gewalt wahrnehmbar waren, und weil nach dem Konstatirungsprotokoll das Oel infolge der grossen Hitze, respektive der Lockerung der Dauben des Fasses, aus demselben geronnen ist; es konnte daher gemäss § 398 des ungar. H. G. (entspricht dem Art. 395 des allg. d. H.G.B.) die Haftung der Eisenbahn nicht platzgreifen.

Die königl. Tafel in Budapest änderte dieses Urtheil dahin ab, dass dem Kläger der im § 68 des Betriebsreglements normirte gemeine Handelswerth von 60 kr. pro Kilogramm gebührt.

Gründe:

Die Berufung der Geklagten auf § 64 des Betriebsreglements befreit die Bahn von ihrer Haftung deshalb nicht, weil es keinem Zweifel unterliegen kann, dass die darin enthaltene Bestimmung, respektive Befreiung, von dem Umstande bedingt ist, dass die Verpackung schon vor der Aufgabe mangelhaft war und dies durch die Anerkennung seitens des Aufgebers im Frachtbriefe erwiesen sei. Nachdem ein solcher Mangel von der geklagten Eisenbahn nicht behauptet und auf dem Frachtbriefe nicht ersichtlich gemacht wurde, ja sie selbst behauptet, dass die grosse Hitze die Ursache der Leckage des Oeles gewesen ist, so kann nicht der zitirte Paragraph des Betriebsreglements, sondern § 398 des H.G. (395 allg. d. H.G.) im vorliegenden Falle zur Anwendung gelangen. Dieser gesetzlichen Bestimmung gemäss musste die Haftung der geklagten Bahn ausgesprochen werden, weil sie selbst nicht behauptet, dass einer oder der andere der in diesem Paragraphen vorgesehenen Befreiungsfälle in der gegenwärtigen Streitsache obwaltet. Die von ihr angeführte Ursache der grossen Hitze würde sie ebenfalls belasten, weil die Geklagte mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes in der Weise hätte vorgehen sollen, dass die Dauben des Oelfasses vor der Lockerung bewahrt werden. Der Punkt 4 des § 425 kann hier umsoweniger in Anwendung kommen,

als die geklagte Bahn selbst nicht behauptet, dass die Leckage infolge der aussergewöhnlichen Beschaffenheit des Oeles entstanden sei.

Die königl. Kurie hat dieses zweitinstanzliche Urtheil aus dessen Motiven bestätigt.

Gründe:

Die Kurie hält an der, auch in früheren Streitfällen ausgesprochenen Ansicht fest, dass auf die im § 398 H.G. begründete Entschädigungspflicht der Umstand gar keinen Einfluss übe, dass wegen der während des Transportes unvermeidlichen Erschütterung die Reifen eines Fasses sich sehr leicht ausweiten, auf welchen leicht erkennbaren Mangel Acht zu geben und den dadurch leicht entstehenden Schaden vu verhindern jedoch eine Aufgabe des Frachtführers bildet.

Ein Mangel der Verpackung kann denselben nur dann von der Entschädigungspflicht befreien, wenn ein solcher durch die Erklärung des Aufgebers im Frachtbriefe erwiesen ist.

Nr. 178. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 26. November 1891.

Zum Begriff des Werkverdingungsvertrages im Sinne der §§ 915 f. Th. I Tit. 11 des Preuss. Allg. Landrechts.

Der Begriff des Werkverdingungsvertrages im Sinne der Vorschriften der §§ 915 ff., I. 11 A.L.-R.'s erfordert keineswegs nothwendig, dass ein neues Produkt, eine besondere neue körperliche Sache hergestellt wird; eine Werkverdingung liegt vielmehr überall da vor, wo dem Werkmeister die Herbeiführung eines bestimmten Erfolges vermittelst seiner Arbeits- oder Dienstleistung im ganzen übertragen ist. Ob bei der Uebertragung eine bestimmte Vergütung für das ganze Werk festgesetzt ist oder nicht, ob die zur Herbeiführung des Erfolges zu bearbeitenden Gegenstände von dem Besteller oder von dem Werkmeister angeschafft werden; ob dem Besteller in grösserem oder geringerem Umfange eine Einwirkung auf die Art der Ausführung des Werks eingeräumt wird, — alle diese Fragen sind für die rechtliche Charakterisirung des Vertrages als Werkverdingung ohne Bedeutung, sofern auf Grund der konkreten Umstände festgestellt wird, dass der Vertrag nach dem Willen der Vertragsschliesser nicht bloss die Dienstleistung selbst, sondern den durch die Dienstleistung zu bewirkenden Erfolg zum Gegenstande haben sollte. — Im übrigen darf der Besteller, wenn er von seinem Rücktrittsrecht vom Vertrage wegen Untüchtigkeit des Werks Gebrauch macht, nichtsdestoweniger Schadenersatz

beanspruchen, sofern die vertragsmässige Beschaffenheit des Werks durch das Versehen des Werkmeisters verschuldet ist. Zwar lässt § 947, I. 11 A.L.-R.'s nach seinem Wortlaut dem Besteller nur die Wahl: „ob er vom Vertrage abgehen und also die Annahme verweigern oder Schadloshaltung wegen der bemerkten Fehler fordern wolle"; indessen, wenn der Rücktritt gewählt wird, kommen auch bei dem Werkverdingungsvertrage wie bei sonstigen Verträgen die §§ 285 ff. des I. 5 a. a. O. zur Anwendung und nach diesen Vorschriften muss der Werkmeister, sofern die vertragswidrige Beschaffenheit des Werks durch sein, sei es auch nur geringes Versehen verschuldet ist, dem Besteller das volle Interesse vergüten. Dabei liegt nicht dem Besteller der Beweis eines Versehens des Werkmeisters ob, vielmehr hat der Letztere nachzuweisen, dass ihn bei der vertragswidrigen Leistung kein Verschulden trifft. Ist jedoch die Fehlerhaftigkeit des Werks aus der Beschaffenheit der vom Besteller gelieferten Materialien entstanden, so haftet der Werkmeister, falls sein Urtheil hierüber verlangt war, nur für ein mässiges Versehen, anderenfalls sogar nur bei offenbarer Untüchtigkeit der Materialien und Unterlassung der Warnung. — §§ 957, 958, I. 11.

Nr. 179. Rek. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 30. November 1891.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Ges. Ausg.) VIII. Nr. 11. S. 282. Ziff. 1091.]

§ 1. **Unf. Vers. Ges. Ein Bruch ist dann auf einen Betriebsunfall zurückzuführen, wenn er in Folge eines aussergewöhnlichen Betriebsereignisses bezw. einer über die übliche Betriebsarbeit hinausgehenden Anstrengung zum Austreten gekommen ist, nicht aber, wenn dies Folge der gewöhnlichen Betriebsarbeit war oder mit dieser nur zeitlich, nicht ursächlich zusammenfällt.**

Das Rekursgericht erachtet es für hinlänglich wahrscheinlich gemacht, dass am 10. März 1891, als der Kläger einen mit Kohlen gefüllten Eisenbahnwagen, der durch das Aufstossen mehrerer anderer Wagen in zu schnelle Bewegung gekommen war, mit dem Holzscheit plötzlich und gewaltsam aufhalten und zurückstossen wollte, in Folge dieser ungewöhnlichen, über den Rahmen der üblichen Betriebsarbeit hinausgehenden Anstrengung der am folgenden Tage von dem Arzt L. festgestellte rechtsseitige Leistenbruch zum Austreten gekommen ist. Dass der Kläger diese besonders die Bauchmuskeln stark anstrengende Arbeit verrichtet hat, ist durch die Unfalluntersuchung erwiesen. Er hat auch kurz darauf seinem Mitarbeiter B. über starke Schmerzen in der rechten Seite geklagt, wäh-

rend er dies bis dahin nie gethan, und den Unfall schon am 13. März 1891 zur Anzeige gebracht. Die Betriebsunternehmerin hat erklärt, dass ihres Wissens der Kläger vor dem 10. März 1891 einen Bruchschaden nicht gehabt habe, und sich dahin geäussert, dass er den Bruch in der von ihm behaupteten Weise erlitten habe. Der gedachte Arzt stellt in seinem Attest vom 16. April 1891 fest, dass der Bruch frisch ausgetreten gewesen sei und nicht bereits früher bestanden habe. Der gleichfalls gehörte Kreisphysikus H. erklärt endlich in seinem Gutachten vom 13. August 1891, dass aus der geringen Weite der Bruchpforte (schwacher Bruchanlage) und der beobachteten entzündlichen Einklemmung des Bruches mit Bestimmtheit auf ein plötzliches Austreten des Bruches in Folge heftiger Anstrengung geschlossen werden müsse. Aus allen diesen Umständen hat das Rekursgericht die Ueberzeugung gewonnen, dass der Bruch in der oben angegebenen Weise entstanden und daher — im Gegensatze zu der allmäligen Entwickelung der Bruchanlage zum Bruche, wobei das Austreten des letzteren höchstens in zufälligem zeitlichen, nicht aber in ursächlichem Zusammenhange mit der Betriebsarbeit erfolgt — als Betriebsunfall anzusehen ist (auch zu vergleichen Rekursentscheidungen 230 und 468, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1886 Seite 274 und 1888 Seite 84). Der Grad der Erwerbsunfähigkeit ist im Anschluss an die ärztlichen Gutachten auf zehn Prozent festgesetzt worden (zu vergleichen Rekursentscheidungen 216 und 291, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1886 Seite 251 und 1887 Seite 36).

Nr. 180. Rek. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 30. November 1891.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Ges. Ausg.) VIII. Nr. 18. S. 318. Z. 1158.]

Wann ist eine durch den thätlichen Angriff eines Mitarbeiters zugefügte Verletzung eines Arbeiters als Betriebsunfall anzusehen?

Zwei in einer Bierbrauerei beschäftigte Arbeiter A. und B. hatten, kurz bevor sie nach beendeter Tagesarbeit die Betriebsstätte verlassen wollten, in der innerhalb der Betriebsgebäude belegenen Bedürfnissanstalt einen Wortwechsel, welcher damit endete, dass B. dem A. einen Schlag in das Gesicht versetzte. A. stürzte in Folge dessen und, da er wegen Angetrunkenheit weniger widerstandsfähig war, nieder und schlug mit dem Hinterkopfe auf den harten Zementboden auf. Er hat hierdurch das Gehör auf beiden Ohren vollständig verloren. Anlass zu dem Wortwechsel hatte der Umstand geboten, dass A. im Laufe des Tages dem B. und einigen anderen Arbeitern gegenüber gedroht hatte, eine Ordnungswidrig-

keit, die jenen zur Last fiel — sei es nun (nach des A. Behauptung) das Mitbringen und Trinken von Branntwein, sei es (nach Angabe des B.) die heimliche und verbotene Entnahme von Bier zum Genuss während der Arbeit —, bei dem Braumeister zur Anzeige zu bringen. B. ist wegen der schweren Schädigung des A. mit einem Monat Gefängniss bestraft worden.

Das Reichs-Versicherungsamt hat laut Rekursentscheidung vom 30. November 1891 in Uebereinstimmung mit den Vorinstanzen einen Betriebsunfall für vorliegend nicht erachtet. In den Gründen ist Folgendes ausgeführt:

Bei der geschilderten Sachlage handelt es sich zunächst nicht um einen Unfall, der lediglich darin bestände, dass ein Arbeiter bei einer dem Betriebe zuzurechnenden Thätigkeit innerhalb der Grenzen der Betriebsstätte durch einen Sturz zu Schaden gekommen ist (zu vergleichen Rekursentscheidungen 324, 804, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1887 Seite 134, 1890 Seite 168). Der Unfall ist vielmehr als eine Folge der freien Handlung des B. zu beurtheilen, und es ist zu prüfen, ob der von B. auf A. verübte Angriff derart mit dem Betriebe in ursächlichem Zusammenhange gestanden hat, dass die Verletzung des A. hiernach als noch „bei dem Betriebe“ erfolgt gelten kann. Dass sie zeitlich und örtlich mit dem Betriebe zusammenhängt, ist aus dem Sachverhalt ohne Weiteres ersichtlich (zu vergleichen auch Rekursentscheidungen 513, 560, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1888 Seite 214, 288.)

Das Reichs-Versicherungsamt hat sich mit der Frage, wann eine durch den thätlichen Angriff eines Mitarbeiters zugefügte Verletzung eines Arbeiters als Betriebsunfall anzusehen sei, in einer Reihe veröffentlichter Rekursentscheidungen (1049 ff., Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1891 Seite 261 ff.) grundsätzlich beschäftigt. In der Rekursentscheidung 1054 ist das Ergebniss der Prüfung dahin zusammengefasst worden, dass eine vorsätzliche Körperverletzung, welche ein Arbeiter dem anderen bei Gelegenheit von Zwistigkeiten und Thätlichkeiten auf der Betriebsstätte oder bei der Arbeit zugefügt, um als Betriebsunfall zu gelten, derart in erkennbarem ursächlichen Zusammenhange mit dem Betriebe stehen müsse, dass sowohl die Veranlassung dazu wesentlich in letzterem beruhe, als auch die verletzende Handlung selbst sich noch als ein Ausfluss der Betriebsgefahr darstelle. Der vorliegende Fall ist nun so geartet, dass die Annahme eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Verletzung des A. und dem Betriebe unter den bezeichneten Gesichtspunkten an sich möglich wäre. Denn erwiesenermaassen war die Veranlassung dazu, dass B. den A. angriff, die Drohung des A., den B. wegen einer Betriebswidrigkeit beim Braumeister anzuzeigen. Der A. war zwar nicht B.'s Vorgesetzter (zu vergleichen Rekursentscheidungen 1055, 1056, Amtliche

Nachrichten des R.V.A. 1891 Seite 263, 264); gleichwohl wird es als ein von dem Betriebsunternehmer gewünschtes und erwartetes Verhalten angesehen werden können, wenn auch gleichgestellte Arbeiter gegenseitig betreffs vorkommender Unregelmässigkeiten eine Kontrole üben. Insofern könnte die von dem A. gedrohte Anzeige also sehr wohl eine im Betriebsinteresse beabsichtigte Handlung darstellen. Auch eine Betriebsgefahr — welcher die Verletzung, um dem in der Entscheidung 1054 aufgestellten zweiten Erforderniss zu genügen, entspringen müsste — liesse sich unbedenklich darin finden, dass der gewissenhafte Arbeiter, welcher Unregelmässigkeiten zu verhüten oder zur Ahndung zu bringen bestrebt ist, dadurch der Rache der durch sein Verhalten mit Nachtheil bedrohten Mitarbeiter ausgesetzt ist.

Allein die hiernach an sich wohl mögliche Annahme, dass der A. einen Betriebsunfall erlitten hat, findet in dem gesammten Sachverhalt keine ausreichende thatsächliche Begründung. Es ist nicht hinlänglich erwiesen, dass A. mit seiner Drohung, den B. anzuzeigen, im Betriebsinteresse hat thätig werden wollen. Wie die Strafakten wider B. ergeben, war A. ein dem Trunke ergebener Mensch, bei dem bald nach seiner Verletzung im Krankenhause das alkoholische Delirium ausbrach. Er ist ferner offenbar von den Mitarbeitern geringschätzig behandelt und des Oefteren geneckt worden. In Anbetracht kann nicht für festgestellt erachtet werden, dass A. als gewissenhafter Arbeiter Anstoss an der beobachteten Ordnungswidrigkeit genommen und sich dadurch gedrängt gefühlt hat, die Betheiligten anzuzeigen. Vielmehr war anzunehmen, dass er in jener Beobachtung lediglich einen willkommenen Anlass gefunden zu haben glaubte, sich für die Nörgeleien der Anderen schadlos zu halten, indem er sie durch seine Drohung in Furcht versetzte. Der Anlass zu der Misshandlung durch B. ging somit nicht wesentlich aus dem Betriebe hervor, und es gebricht deshalb an einem zureichenden Grunde, um die Beklagte für die Folgen der Misshandlung gemäss § 1 des Unfallversicherungsgesetzes haftbar zu machen.

Nr. 181. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 2. Dezember 1891.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 105. S. 1567. Budwinski XV. S. 882.]

Die Bergbehörde ist befugt, den Bergwerksbesitzer zu Vorkehrungen und Anlagen, welche die Beseitigung der Folgen eines Tagbruches bezwecken, auch ober Tags zu veranlassen.

Innerhalb der Grenzen eines Grubenfeldes war an einer Bezirksstrasse in Folge Verbruches einer alten Strecke ein Tagbruch eingetreten.

Der Bergwerksbesitzer wurde nach Verstürzung des Tagbruches durch die übereinstimmenden Erkenntnisse der Berghauptmannschaft und des Ackerbauministeriums verpflichtet: im Falle einer Nachsenkung der Strasse an der Verbruchstelle die sofortige Nachschotterung in einer den Verkehr auf der Strasse dauernd sicherstellenden Weise zu veranlassen; ferner bei Auftreten neuer Tagbrüche auf der Strasse innerhalb der Grenze des Grubenfeldes die Anzeige an die Gemeindevorstehung und an das Revierbergamt zu machen und den von letzterem angeordneten Sicherheits-Maassregeln bei den Folgen der §§ 172 und 173 des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R.-G.-Bl. Nr. 146, nachzukommen.

Der Bergwerksbesitzer betrat nun den Weg der Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, wobei er

1. auf die Bestimmung des § 106 allg. Berg.-Ges. verwies, wonach der Bergwerksbesitzer für Beschädigungen an solchen Gebäuden, Wasserleitungen oder anderen Anlagen, die innerhalb eines Grubenfeldes erst nach dessen Verleihung ohne obrigkeitliche Baubewilligung errichtet worden sind, nicht verantwortlich sei,
2. behauptete, dass die ihm aufgetragenen Sicherheits-Vorkehrungen sich nicht als Sicherheitsmaassregeln im Bergbaubetriebe darstellen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde mit folgender Begründung zurück:

ad. 1. Der angerufene § 106 allg. B.-G. hat schon deshalb nicht in Anwendung zu kommen, weil es sich im vorliegenden Falle nicht um die Vergütung eines Bergschadens, sondern direkt um Sicherheitsvorkehrungen handelt, bezüglich welcher der § 222 allg. B.-G. allein maassgebend ist, wonach bei Ereignissen im Bergbaubetriebe, welche die Sicherheit der Personen, Gebäude, Grundstücke und anderer Anlagen gefährden, zu welchen Ereignissen der fragliche Tagbruch als eine unmittelbare Folge des Bergbaubetriebes gewiss zählt, die erforderlichen Sicherheits-Maassregeln von Seite der Bergbehörde anzuordnen sind, welche nach § 173 allg. B.-G. auch im Falle der Wahrnehmung eines sicherheitswidrigen Zustandes nach Umständen unter Zuziehung von Kunstverständigen die Art der Abstellung desselben und die Frist zur Vornahme der letzteren zu bestimmen und nöthigenfalls auf Kosten der Bergwerksbesitzer zu verfügen hat.

ad. 2. Die Bergbehörden sind ermächtigt, den Bergwerksbesitzer zu solchen Vorkehrungen und Anlagen, die auch die Folgen des Tagbruches zu beseitigen geeignet sind, zu verhalten, demnach auch berechtigt, zu dem gleichen Zwecke Vorkehrungen ober Tags zu veranlassen, und hat der Bergwerksbesitzer solchen Anordnungen Folge zu leisten.

Nr. 182. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 14. Dezember 1891.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1023.]

Berechnung der Dauer der Krankenunterstützung. Karenzzeit. Krank. Versich. Ges. v. 15. Juni 1883.

Der Grundsatz, dass da, wo der Beginn der Krankheit und der Beginn der Unterstützung nicht zusammenfallen, der Zeitraum von dreizehn Wochen, mit dessen Ablauf die Krankenunterstützung endet, nicht mit dem Tage der Erkrankung, sondern erst mit demjenigen Tage seinen Anfang nimmt, an welchem die erste Unterstützung stattgefunden hat, findet nur Anwendung auf die Berechnung der Dauer der Krankenunterstützung. Es ist unzulässig, ihn auch auf sonstige, von der Zeit der Erkrankung abhängige Rechtsverhältnisse, z. B. auf die Berechnung der Karenzzeit, zu übertragen.

Die im § 26, Absatz 4, Ziffer 4, des Gesetzes vom 15. Juni 1883 zugelassene Karenzfrist ist eine solche, welche die Entstehung des Unterstützungsanspruchs ausschliesst. Eine Statutenbestimmung, nach welcher freiwillig beigetretene, innerhalb der Karenzzeit erkrankende Mitglieder keinen Unterstützungsanspruch haben sollen, verstösst daher nicht wieder das Gesetz.

Nr. 183. Beschluss des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 14. Dezember 1891.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 48.]

Die Vorschrift des § 160 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes kann nur auf die Versicherungsanstalten, nicht auch auf die zugelassenen besonderen Kasseneinrichtungen Anwendung finden.

Gründe:

Bei der Vertheilung der bezeichneten Rente hat das Rechnungsbüreau eine von der festsetzenden Versicherungsanstalt vorgelegte Arbeitsbescheinigung, inhalts deren der Rentenempfänger in der Zeit vom 1. Januar 1886 bis zum 4. September 1889 mit Unterbrechungen als Arbeiter bei der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen ist, unberücksichtigt gelassen, weil die nach §§ 5 bis 7 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zugelassenen besonderen Kasseneinrichtungen durch vorgesetzliche Arbeitsverhältnisse nicht belastet werden dürften, und der Sitz des Betriebs, in welchem die fragliche Arbeits-

leistung stattgefunden, im Bezirk der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung belegen sei.

Gegen diese Auffassung des Rechnungsbüreaus wendet sich der rechtzeitig von der Versicherungsanstalt P. eingelegte Einspruch, durch welchen die Belastung der genannten Kasseneinrichtung mit dem entsprechenden Rentenantheil beansprucht wird. Wenn auch der § 160 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, so wird begründend ausgeführt, nur die Versicherungsanstalten erwähne, so folge daraus nicht, dass die nach §§ 5 bis 7 a. a. O. zugelassenen Kasseneinrichtungen von der antheiligen Uebernahme der Versicherungslast hätten ausgeschlossen werden sollen. Nach § 6 a. a. O. seien die Kasseneinrichtungen den Versicherungsanstalten ausdrücklich gleichgestellt, und diese Gleichstellung müsse auch für die nach § 160 vorzunehmenden Vertheilungen gelten, derart, dass wenn ein Versicherter in der vorgesetzlichen Zeit zwar innerhalb des örtlichen Umkreises der Versicherungsanstalt, aber in einem Betriebe beschäftigt gewesen sei, der seine Zugehörigkeit zu einer Kasseneinrichtung begründet haben würde, diese Beschäftigung als im Bezirk der Kasseneinrichtung ausgeführt anzusehen sei.

Der Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung hat unter Hinweis auf den Wortlaut des § 160 a. a. O. und die demselben beigegebene Begründung dem Antrage der Einspruchsklägerin widersprochen, und der Staatskommissar der festsetzenden Versicherungsanstalt ist gleichfalls der Auffassung des Rechnungsbüreaus beigetreten.

Der Einspruch ist unbegründet.

Die Vorschrift des § 160 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes kann nach ihrem Wortlaut und nach der Absicht des Gesetzgebers nur auf die Versicherungsanstalten, nicht auch auf die gemäss §§ 5 ff. a. a. O. zugleich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zugelassenen besonderen Kasseneinrichtungen Anwendung finden.

Im § 160 sind lediglich die auf Grund des Gesetzes errichteten Versicherungsanstalten erwähnt, und ein Vertreter der verbündeten Regierungen hat bei der Berathung des Gesetzes in der Kommission die Erklärung abgegeben, dass in dem § 149 (jetzt § 160) absichtlich nur die Versicherungsanstalten genannt seien; die darin enthaltenen Bestimmungen sollten sich deshalb nicht auf die Kasseneinrichtungen erstrecken, weil für diese sonst bedenkliche Schwierigkeiten entstehen könnten, (vergleiche „Stenographische Berichte des Reichstages, 7. Legislaturperiode, IV. Session 1888/89“ Band V. Seite 986). Der Grund für diese Maassnahme ist offenbar in der Erwägung zu sehen, dass es als unbillig erachtet wurde, die Kasseneinrichtungen, welche nach ihren Statuten mit Leistungen für bereits ausgeschiedene

Kassenmitglieder bisher nicht belastet waren, auch eine solche Belastung bei Bemessung ihrer Beiträge unmöglich in Betracht ziehen konnten, durch Gesetz zu nöthigen, nachträglich derartige Leistungen zu übernehmen.

Auch im § 6 Absatz 1 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes sind für Vertheilung der von den Kasseneinrichtungen festgesetzten Renten nur die Bestimmungen der §§ 27, 89 und 94 als maassgebend angeführt, während der § 160 hier nicht erwähnt ist und zwar, wie aus der Aeusserung des Abgeordneten Struckmann in der Reichstagsverhandlung vom 1. April 1889 (vergleiche die vorerwähnten „Stenographischen Berichte des Reichstages" Seite 1168) hervorgeht, deshalb nicht, weil man die Kasseneinrichtungen der vorerwähnten Erklärung des Regierungsvertreters entsprechend bei der Vertheilung der Renten auf Grund des § 160 absichtlich nicht heranziehen wollte.

Ist demnach anzunehmen, dass die Ausnahmebestimmung des § 161 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes auf die mit dem 1. Januar 1891 eingerichteten Kasseneinrichtungen keine Anwendung zu finden hat, so folgt hieraus weiter, dass Renten, welche, wie die Altersrenten der beim Inkrafttreten des Gesetzes bereits 70 Jahre alten Personen, lediglich auf Grund eines vorgesetzlichen Dienst- oder Arbeitsverhältnisses gewährt sind, überhaupt eine Vertheilung zwischen den Versicherungsanstalten und den oben erwähnten Kasseneinrichtungen nicht unterliegen, gleichviel in welcher Beschäftigung sich die Versicherten während der letzten 15 Jahre vor dem Inkrafttreten des Gesetzes befunden haben, und ohne Rücksicht darauf, ob die Festsetzung der Rente von einer Versicherungsanstalt oder einer Kasseneinrichtung erfolgt ist. Bei einem derartigen Verfahren wird der dargelegte Gesichtspunkt gewahrt, wonach die Kasseneinrichtungen nicht mit Leistungen für bereits ausgeschiedene Mitglieder der Kasse belastet werden sollen; denn die Renten dieser Personen werden eben von der Versicherungsanstalt, in deren Bereich sie übergetreten sind, festgesetzt und die Kasseneinrichtungen davon nicht betroffen. Der erwähnte Grundsatz wird aber ebenso wie zu Gunsten der Kasseneinrichtungen auch zu Gunsten der Versicherungsanstalten gelten müssen. Wollte man etwa annehmen, dass zwar die Kasseneinrichtungen nicht durch die von den Versicherungsanstalten festgesetzten Renten, umgekehrt aber die Versicherungsanstalten durch die Renten der Kasseneinrichtungen belastet werden können, so würde dies eine unbillige Belastung der letzteren zur Folge haben, deren Beiträge, wie die Entstehungsgeschichte des Gesetzes beweist, nur mit Rücksicht auf eine der Zahl der Versicherten entsprechende voraussichtliche Anzahl von Rentenbewilligungen bemessen worden sind. Diese Unbilligkeit würde namentlich dann hervortreten, wenn innerhalb

des Bezirks einer Versicherungsanstalt eine Kasseneinrichtung mit erheblicher Mitgliederzahl vorhanden ist Sofern in einem solchen Falle die Zahl der Mitglieder der Versicherungsanstalt eine verhältnissmässig geringe wäre, so könnten durch die einseitigen Belastungen während der Uebergangszeit die Verpflichtungen der Versicherungsanstalt eine Höhe erreichen, welche bei Bemessung der für die erste Beitragsperiode vom Gesetz festgesetzten Beiträge (§ 96) nicht berücksichtigt ist.

Dazu kommt, dass eine Vertheilung der während der Uebergangszeit festgesetzten Renten zwischen Versicherungsanstalten und Kasseneinrichtungen auf Grund der vorgesetzlichen Arbeits- und Dienstverhältnisse schon um deswillen unausführbar sein würde, weil es an einer Bestimmung darüber fehlt, welcher Beitragssatz in konkurrirenden Fällen für die nachgewiesenen Arbeitswochen zu Grunde gelegt werden soll; denn die im § 160 a. a. O. für die Vertheilung festgesetzte Lohnklasse I gilt nur für das Belastungsverhältniss zwischen den einzelnen Versicherungsanstalten und kann nicht ohne Weiteres auf das Verhältniss zwischen Kasseneinrichtungen und Versicherungsanstalten angewandt werden.

Die für die Ausgleichung der Belastung zwischen den Versicherungsanstalten gegebene Vorschrift des § 160 hat sonach für Kasseneinrichtungen keine Geltung und kann deshalb weder bei Rentenvertheilungen zwischen den verschiedenen Kasseneinrichtungen, noch bei Rentenvertheilungen zwischen Kasseneinrichtungen und Versicherungsanstalten in Betracht gezogen werden. Bei diesen Vertheilungen sind vielmehr, sofern Kasseneinrichtungen der hier in Rede stehenden Art, das heisst solche, welche bereits seit dem 1. Januar 1891 zugelassen sind, in Frage kommen, nur die §§ 89 und 94 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zu berücksichtigen. Soweit vorgesetzliche Arbeitszeiten vorliegen, bleiben dieselben bei der Vertheilung unberücksichtigt.

Demgemäss musste der Antrag der Versicherungsanstalt als unbegründet erachtet und, wie geschehen, zurückgewiesen werden.

Nr. 184. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 17. Dezember 1891.

[Entsch. d. O.V.G. Bd. 21. S. 233. Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1023.]

Uebernahme der Krankenhauspflege Seitens einer Krankenkasse schliesst auch die Tragung der Ueberführungskosten in sich. Krank. Vers. Ges. v. 15. Juni 1883. Unf. Vers. Ges. v. 6. Juli 1884. § 5.

Wenn eine Krankenkasse sich entschliesst, ihrer gesetzlichen Verpflichtung gegen ein Kassenmitglied durch die Krankenhauspflege zu

genügen, so hat sie auch die Kosten der Ueberführung des Versicherten nach dem Krankenhause zu tragen. Zur Gewährung der Krankenhauspflege gehören alle diejenigen Leistungen, die erforderlich sind, damit der Kranke der Krankenhauspflege auch wirklich theilhaftig werde; die Kasse hat daher den Kranken, wenn er unfähig ist, zu gehen, unter Anwendung geeigneter Transportmittel in das Krankenhaus zu schaffen.

Nr. 185. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 22. Dezember 1891.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 22. S. 199. Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1019.]

Umwandlung öffentlicher Wege in Chausseen. Kur- und neumärkisches Recht.

Die nach kur- und neumärkischem Rechte den zur Unterhaltung der gewöhnlichen öffentlichen Wege Verpflichteten obliegende Verbindlichkeit, bei der Umwandlung dieser Wege in Chausseen zum Bau und zur Unterhaltung der letzteren „den verhältnissmässigen Beitrag, den sie zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden sind,“ zu geben, besteht ausschliesslich dem Staate gegenüber für die von ihm gebauten und unterhaltenen Chausseen, nicht also insbesondere für Kreischausseen.

Nr. 186. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 23. Dezember 1891.

[Oest. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 68. S. 1031.]

Durch die vorbehaltlos erfolgte definitive Uebernahme einer Strassenkorrektion Seitens der Strassenverwaltung ist festgestellt, dass die Eisenbahn-Unternehmung der ihr gemäss § 10, Punkt c, Alinea 1 des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes obgelegenen Verpflichtung der der behördlichen Anordnung entsprechenden Wiederherstellung der durch den Bahnbau zerstörten Kommunikation nachgekommen ist.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Mühlkreisbahn-Gesellschaft in Linz, gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 21. Dezember 1890, Z. 46 726, betreffend die Wiederherstellung abgerutschter Theile der Krumauer Reichsstrasse, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde die Mühlkreisbahn-Gesellschaft beauftragt, die Wiederstellung der abgerutschten Theile der Krumauer-Reichsstrasse in km 52,9 der Mühlkreisbahn, die Errichtung einer Wandmauer, Pflasterung des Strassengrundes, sowie die Instandsetzung des Grundes des Franz Hannerer zu veranlassen.

Diese Entscheidung stützt sich einerseits auf die im politischen Begehungs-Protokolle vom 7. Juni 1887 gestellte Forderung des Vertreters des Strassenärars, dass die Strassenböschungen und der Strassengraben, wenn es sich zeigen sollte, dass sich dieselben im natürlichen Erdreiche nicht standhältig wie bisher erhalten sollten, der letztere zu pflastern und die Böschungen durch Wandmauern zu befestigen sind, andererseits auf die Bestimmungen des § 10 Punkt b des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes.

In der gegen diese Entscheidung gerichteten Beschwerde behauptet die Mühlkreisbahn zunächst, dass ihr die Herstellung der fraglichen Arbeit nicht obliege, weil die ihr im politischen Begehungs-Protokolle auferlegte diesfällige Verpflichtung nur für die Zeit der Bauführung oder höchstens bis zum Zeitpunkte der definitiven Uebernahme der Strassenkorrektion in die Erhaltung des Strassenärars verstanden werden konnte, und dass daher mit der definitiven Uebernahme dieser Vorbehalt der Strassenverwaltung jedenfalls erloschen sei.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste die Beschwerde aus nachstehenden Erwägungen als begründet erkennen.

Im vorliegenden Falle handelt es sich darum, dass aus Anlass des Baues der Mühlkreisbahn die Reichsstrasse bei km 52,9 umgelegt werden musste.

Gemäss § 10, Punkt c des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes, war sonach die Eisenbahn-Unternehmung verpflichtet, die durch den Bahnbau theilweise gestörte Kommunikation nach Anordnung der Behörden anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Dieser Verpflichtung ist die Bahnunternehmung nachgekommen.

Mit der Statthalterei-Entscheidung vom 21. Juni 1887, ZZ. 6405 und 7167, wurde in Erledigung des Begehungs-Protokolles vom 7. Juni 1887, sub Punkt 31, angeordnet, dass, falls die Bahnunternehmung von der Ausführung einer Grabenpflasterung und einer Wandmauer zur Sicherung der umgelegten Strassenböschung an dieser Stelle absehen will, sie verpflichtet bleibt, die neuen Erdböschungen so lange nachzunehmen, bis sich diese standhältig erweisen, und bis dahin habe die Bauunternehmung die Reinhaltung des Strassengrabens auf ihre Kosten zu übernehmen.

Es kann hiernach keinem Zweifel unterliegen, dass mit dieser Anordnung der Eisenbahn-Unternehmung die im Begehungs-Protokolle vom

Vertreter der Reichsstrassenverwaltung vorbehaltene, eventuelle Herstellung von Wandmauern und Strassenpflasterung nicht aufgetragen, sondern nur die Ausführung dieser Vorkehrungen in ihr Belieben gestellt und lediglich bei Unterlassung dieser Ausführung die Verpflichtung zur standhältigen Anlage der Erdböschungen auferlegt worden ist.

Dass dem so ist, wird umso klarer, wenn sich die Aeusserung der Eisenbahn-Unternehmung im Begehungs-Protokolle (Punkt 13, Gemeinde Oepping ad Strassencorrection im km 52·9, Seite 62) gegenwärtig gehalten wird, wonach seitens der Eisenbahn-Unternehmung erklärt wurde, dass die Eventualität der Verkleidung der neuen Strassenböschung mit Wandmauern gänzlich ausser Betracht zu bleiben hat, da die neuen Böschungen als Erdböschungen solange nachgenommen werden sollen, bis sie ebenso gut halten, wie die alten heutigen Strassenböschungen, und dass den Konzessionären eine Melioration der dermaligen Verhältnisse des Strassenkörpers auf Kosten der Lokalbahn nicht zugemuthet werden könne.

Es kann daher der in der Statthalterei-Entscheidung vom 21. Juni 1887, ZZ. 6405 und 7167 sub Punkt 38 enthaltene Passus: „In allen im Vorstehenden nicht abgeänderten Punkten bleiben die von der Begehungskommission getroffenen Bestimmungen und vom Vertreter des Strassenärars gestellten Anforderungen aufrecht“, keineswegs die Deutung zulassen, dass mit dieser Bestimmung auch der im Begehungs-Protokolle enthaltene Vorbehalt wegen eventueller Ausführung der Wandmauer etc. aufrecht erhalten wurde, weil, wie gezeigt, bei der zur Korrektion der Strasse an der in Rede stehenden Stelle, in derselben Entscheidung früher getroffenen behördlichen Anordnung, die von dem Vertreter der Strassenverwaltung geforderte Anlage dieser Wandmauer, auch in eventum der Bahnunternehmung nicht zur Pflicht gemacht, sondern nur die Anlegung von Böschungen im Erdreiche und deren Nachnehmung bis zur Standhältigkeit auferlegt wurde.

Im Kommissions-Protokolle vom 1. November 1888, anlässlich der Uebergabe und Uebernahme der ausgeführten Strassenkorrektionen wurde sub Punkt II konstatirt, dass die neuen Strassenböschungen bei allen Korrektionen der Krumauer Reichsstrasse entsprechend ausgeführt, versichert und standfest hergestellt befunden wurden; es ward deren Uebernahme jedoch in Ansehung der kurzen Dauer dieser Herstellungen sammt den betreffenden Strassengräben nur unter der Bedingung zugesichert, dass sich die Bauunternehmung der Bahn verpflichtet, die Erhaltung dieser Böschungen und die Reinhaltung der betreffenden Strassengräben bis 15. April 1889 zu besorgen.

Bei der späteren Lokalerhebung wegen Uebernahme der Strassenböschungen wurde konstatirt, dass sich die Böschungen im befriedigenden Zustande befinden und die Strassengräben vollständig gereinigt und ordent-

lich hergestellt sind, und es wurden sonach mit dem Statthalterei-Erlasse vom 11. Mai 1889, Z. 6067, alle Strecken der in Folge des Bahnbaues korrigirten Reichsstrasse (mit Ausnahme der hier nicht in Betracht kommenden Felsenböschung bei km 7·9) definitiv in die Erhaltung des k. k. Strassenärars übernommen.

Durch diese vorbehaltslos erfolgte definitive Uebernahme und durch den derselben zu Grunde liegenden technischen Lokalbefund wurde sonach festgestellt, dass die Bahnunternehmung der ihr gemäss § 10, Punkt c, Alinea 1 des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes obgelegenen Verpflichtung der der behördlichen Anordnung entsprechenden Wiederherstellung der durch den Bahnbau zum Theile gestörten Kommunikation nachgekommen ist, und hat in Folge dessen gemäss § 10 c, Alinea 2 l. c. das k. k. Strassenärar die Reichsstrasse an der fraglichen Stelle weiterhin im brauchbaren Zustande zu erhalten, und es kann der Bahnunternehmung die Verpflichtung zur Ausführung von weiteren Herstellungen an der Reichsstrasse nicht mehr auferlegt werden.

Die Frage, ob und inwieweit etwa die Eisenbahn-Unternehmung für die durch die Strassenerhaltung vergrösserten Auslagen ersatzpflichtig erscheint, hat keinen Gegenstand der angefochtenen Entscheidung gebildet und entzieht sich dermalen der hiergerichtlichen Kognition.

Die angefochtene Entscheidung musste daher gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden.

Nr. 187. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 12. Januar 1892.

[Entsch. d. O.V.G. Bd. 22. S. 189. Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1019.]

Unterhaltung der Brücken über öffentliche und Privatflüsse. A.L.R. Th. II. Tit. 15. §§ 38. 53. 54.

Der Grundsatz, dass Brücken und Fähren regelmässig von demjenigen zu unterhalten sind, welchem die Wegebaulast wegen der öffentlichen Wege obliegt, in deren Zuge sie liegen, und dass sonach die Unterhaltung derartiger Anlagen ein Theil der Wegebaulast ist und den für den Wegebau des betreffenden Orts geltenden allgemeinen und besonderen Regeln folgt, gilt nur für Brücken und Fähren über Privatflüsse. Brücken und Fähren über öffentliche Flüsse sind nicht Zubehörungen der öffentlichen Wege, sondern müssen als besondere Anlagen für Kommunikationszwecke angesehen werden, welche den besonderen für sie erlassenen Bestimmungen unterliegen. Nach den §§ 38 und 53 A.L.-R. II. 15 trifft die Brückenbaulast in diesen Fällen im allgemeinen den Staat.

Nr. 188. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 13. Januar 1892.

[Pr. Verw. Bl. XIII. Nr. 37. S. 435.]

§§ 8. 10. Preuss. Enteign. Gesetz v. 11. Juni 1874. Werthabschätzung bei Veränderung des Grundstücks durch ein mit der Enteignung nicht in ursächlichem Zusammenhange stehendes Ereigniss.

Ist ein enteignetes Hausgrundstück vor dem Zeitpunkte des die Entschädigung feststellenden Beschlusses durch ein mit der Enteignung nicht in ursächlichem Zusammenhange stehendes Ereigniss (beispielsweise durch einen Einsturz der darauf befindlich gewesenen Baulichkeiten) in seinem Werth vermindert worden, so hat der Eigenthümer diesen Nachtheil zu tragen; ist in Folge dieses Ereignisses die bisherige Benutzungsart nicht dauernd, sondern nur bis zur Wiederherstellung des früheren Zustandes verhindert oder eingeschränkt worden, so ist die bisherige Benutzungsart des Grundstücks bei der Werthabschätzung gemäss § 10 Enteignungsges. zu berücksichtigen.

Nr. 189. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 15. Januar 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 28. Nr. 30. S. 140.]

Die Deklaration des Inhalts oder Werths einer Frachtsendung ist als eine Versicherung im Sinne des Art. 367 Abs. 2 des deutsch. Hand. Ges. Buchs nicht anzusehen.

Die Beklagte hat es übernommen, als Spediteur den Transport von zwei Kisten Seidenwaaren mit dem Fakturenwerthe von 640 bezw. 1900 ℳ nach Leicester bezw. Glasgow zu besorgen. Beide Kisten gingen auf der London-Chatam-Dover-Eisenbahn verloren; auch leistete die Eisenbahn keinen Ersatz, da der Werth nicht deklarirt war und nach dem maassgebenden englischen Gesetze, der sogenannten common carriers act vom 23. Juli 1830, für Sendungen von Seide, deren Werth 10 £ übersteigt, Ersatz nur gewährt wird, wenn der Werth deklarirt ist. Die Absender waren durch Transportversicherung gedeckt; an ihrer Stelle aber klagte die Versicherungsgesellschaft gegen den Spediteur auf Erstattung des angegebenen Werthes, sich darauf stützend, dass die Beklagte durch Unterlassung der Deklaration die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes verletzt habe und daher nach Art. 380 H.G.B. haftbar sei. Das Berufungsgericht hatte die Klage zugesprochen unter Verwerfung des Einwandes der

Beklagten, dass sie mangels eines ihr ertheilten besonderen Auftrages zur Deklaration, welche unter den Begriff der Versicherung im Sinne des Art. 367 Abs. 2 H.G.B. falle, nicht verpflichtet gewesen sei. Auf die von der Beklagten eingelegte Revision wurde das Berufungsurtheil zwar aufgehoben, die Rüge aber, dass Art. 387 H.G.B. in Verbindung mit Art. 367 Abs. 2 verletzt sei, zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Unbegründet erscheint die Rüge, dass das Urtheil den Art. 387 H.G.B. in Verbindung mit Art. 367 Abs. 2 verletze, welche Rüge darauf gestützt wird, dass die der Beklagten zugemuthete Werthsdeklaration der Sendungen bei der englischen Eisenbahn als Versicherung anzusehen und sonach mangels eines von den Absendern ertheilten Auftrages zur Versicherung die Beklagte nach den erwähnten Gesetzen zur Deklarirung des Gutes nicht verpflichtet gewesen sei. Der Berufungsrichter spricht ausdrücklich aus, dass in der von dem englischen Gesetze erforderten Werthsdeklarirung des Gutes und der damit verbundenen Zahlung eines höheren Frachtsatzes eine Versicherung nicht zu finden sei. Sofern dieser Ausspruch eine Auslegung des englischen Rechtes enthält, ist derselbe für die Revisionsinstanz nach § 511 C.P.O. unanfechtbar. Immerhin kann die Behauptung der Revisionsklägerin, dass diese Deklarirung im Geschäftsleben mit insurance bezeichnet wird, als notorisch gelten, wie es auch in Deutschland keineswegs ungewöhnlich ist, die mit Zahlung einer Gebühr verbundene Deklaration über den Inhalt oder Werth einer Frachtsendung als Versicherung oder Assekuranz zu bezeichnen, wenn von solcher Deklarirung entweder, wie im Falle des Art. 395 Abs. 2 H.G.B. die Haftbarkeit des Frachtführers überhaupt, oder, wie in den nach Maassgabe des Art. 427 ergangenen Bestimmungen der §§ 68—70 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, die Höhe des im Falle Verlustes oder Beschädigung eintretenden Schadensersatzes abhängt. So wird auch in den Gesetzen über das Posttaxwesen vom 28. Oktober 1871 und 17. Mai 1873 die Gebühr, gegen welche von der Postverwaltung die Garantie für Werthsendungen übernommen wird, als Versicherungsgebühr bezeichnet, während das Gesetz über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 in den §§ 6 flg. von der Garantie der Postverwaltung, nicht von Uebernahme einer Versicherung redet. Es bleibt deshalb zu prüfen, ob der Art. 367 Abs. 2 das Wort „Versicherung" in einem Sinne gebraucht, welcher die erwähnten besonderen Gestaltungen bezw. Nebenabreden des Frachtvertrages mit umfasst, oder in dem engeren Sinne, welchen die Rechtswissenschaft,

vgl. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechtes 2. Aufl. S. 582;
Grünhut, Kommissionshandel S. 352 Anm. 26,

mit dem Worte Versicherungsvertrag verbindet. In letzterem Sinne ge-

hören hierher nur diejenigen Verträge, durch welche die Parteien als einzigen Zweck und Inhalt die Uebernahme einer fremden Vermögensgefahr durch die eine Partei gegen ein von der anderen zu leistendes Entgelt vereinbaren. Es darf nun von vornherein angenommen werden, dass der Gesetzgeber in Art. 367 Abs. 2 jenes Wort in einem Sinne brauchen wollte, welcher eine bestimmte Abgrenzung der hier dem Kommissionär abgenommenen Pflicht gegenüber den demselben im allgemeinen obliegenden Pflichten bei Behandlung des Kommissionsgutes zulässt. Für die letzteren ist der Art. 361 maassgebend, und in diese allgemeine Regel greift der Art. 367 Abs. 2 ein, indem er einen einzelnen Punkt besonders klar stellt; nur dann also, wenn diese letztere Vorschrift einem festen Begriffe entspricht, nicht auch dann, wenn ihre Anwendung von dem unklaren und willkürlichen Sprachgebrauche des geschäftlichen Lebens abhängig gemacht wird, erfüllt sie ihren Zweck. Dahin führt auch die Entstehungsgeschichte jener Vorschrift. Erst bei der ersten Lesung des preussischen Entwurfes (Art. 282) wurde es zur Beseitigung bestehender Zweifel für wünschenswerth erachtet, (in Art. 310) folgende Bestimmung aufzunehmen:

> Zur Versicherung des Gutes gegen Feuersgefahr ist er soweit berechtigt und verpflichtet, als ordentliche Kaufleute unter den obwaltenden Umständen in ihren eigenen Geschäften Versicherung zu nehmen pflegen.

Bei der zweiten Lesung wurde in Folge einer Ausführung, wonach, wenn man etwas Genügendes bestimmen und Streitigkeiten abschneiden wolle, man entweder die Versicherung für alle Fälle vorschreiben oder dem Kommissionär nur im Falle besonderen Auftrages die Pflicht zur Versicherung auferlegen müsse, ein der jetzigen Fassung des Art. 367 Abs. 2 nahe kommender Antrag gestellt. Es war hierbei die Streichung der Worte „gegen Feuersgefahr“ damit begründet worden, dass in dieser Fassung die Vorschrift, namentlich auch bezüglich der Seeversicherung, der Auffassung des Handelsstandes entspreche, und auf den Einwand des hamburger Abgeordneten, die Seeversicherung gehöre nicht hierher oder solle ausdrücklich ausgeschlossen werden, wurde entgegnet, es handle sich nicht allein um die beiden Arten: Seeversicherung, und Versicherung gegen Feuersgefahr, sondern auch um andere Assekuranzen, z. B. gegen die Ueberschwemmung der Lagerräume (Protokolle S. 696. 1191; Grünhut, Kommissionshandel S. 230. 232). Ist bei diesen Verhandlungen auch der Begriff der Versicherung nicht einer Erörterung unterzogen worden, so gehören doch die namentlich erwähnten Arten der Versicherung, d. h. die ursprünglich allein in Betracht gezogene Feuerversicherung, die Seeversicherung und die Versicherung gegen Ueberschwemmung, sämmtlich in das Gebiet der Versicherung im engeren und eigentlichen Sinne. Ihnen

reiht sich ohne Zweifel die für den als Spediteur thätigen Kommissionär hauptsächlich in Betracht kommende Transportversicherung an, und es muss anerkannt werden, dass mit derselben die obengedachten Klauseln und Nebenabreden des Frachtvertrages den wirthschaftlichen Zweck, Sicherung gegen Verlust, gemein haben; allein diese sind doch immer nur Theile oder Zubehör eines anderen Vertrages, des Frachtvertrages, und werden regelmässig mit Unternehmern vereinbart, welche die Gefahr nur deswegen übernehmen, weil ihnen der Transport übertragen ist, und welche im übrigen mit der Uebernahme von Transportversicherung sich nicht abgeben. Als juristischer Unterschied zwischen der eigentlichen Transportversicherung und der Werthsdeklaration beim Frachtvertrage verdient noch hervorgehoben zu werden, dass, während die Transportversicherung im allgemeinen auch den Untergang durch höhere Gewalt begreift,

vgl. z. B. Art. 1. 2 der Allgemeinen Bedingungen der klagenden Gesellschaft und wegen der Seeversicherung Art. 824 H.G.B.,

der Frachtführer auch dann, wenn der Frachtvertrag mit Werthsdeklaration abgeschlossen ist, unter der gewöhnlichen für den Frachtvertrag geltenden Regel der Art. 395. 607 H.G.B., § 6 IIb. des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 steht, wonach er für den durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstandenen Schaden nicht haftet, wenn er beweist, dass derselbe durch höhere Gewalt entstanden sei.

Vgl. Urtheil des österr. Obersten Gerichtshofes bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 3 S. 246.

Nach alledem muss angenommen werden, dass der Art. 367 Abs. 2 sich nur auf Versicherungen im eigentlichen Sinne bezieht, und dass daher bezüglich der Frage, ob der Spediteur sich durch Unterlassen der Deklaration von Frachtgut verantwortlich macht, lediglich die allgemeinen Vorschriften der Art. 380. 387. 361 H.G.B. maassgebend sind.“

Nr. 190. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 15. Januar 1892.

[Oest. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 74. S. 1124.]

1. **Verfügungen, welche auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung in Absicht auf die Aufrechthaltung des öffentlichen Verkehres getroffen worden sind, können bei Aenderung der Betriebsverhältnisse eine Modifikation erfahren.**
2. **Ueber die Frage, ob eine Wegübersetzung noch weiter mit dem Eisenbahnbetriebe vereinbarlich sei, haben ausschliesslich die Eisenbahnbehörden nach freiem Ermessen zu entscheiden.**

3. **In allen Fällen, wo der auf Grund der politischen Begehung geschaffene Rechtszustand eine Aenderung erfahren soll, kann nur gefordert werden, dass der gleiche Vorgang eingehalten werde, wie bei der Neuanlage der Eisenbahn.**

Der Stadtrath in Prag hatte gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 10. November 1890, Zahl 40 879, betreffend die Auflassung eines Ueberfahrtsweges der Prag-Bodenbacher Bahn bei Holešovic beim Verwaltungs-Gerichtshofe Beschwerde geführt. Der Verwaltungs-Gerichtshof hat nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt: Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Die mit der angefochtenen Entscheidung ertheilte Genehmigung zur Auflassung der in km 412·6/7 bestandenen Wegeübersetzung der Eisenbahnstrasse nächst der Station Bubna der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, wird in der Beschwerde als gesetzwidrig angefochten, weil

1. die ertheilte Genehmigung in Widerspruch mit der Bestimmung des § 10, Absatz 4, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes trete, da die fragliche Wegekommunikation bei der ersten Bahnanlage als unausweichlich geboten anerkannt wurde und die Wichtigkeit dieser Kommunikation für den öffentlichen Verkehr in der späteren Zeit nur gestiegen sei, weil
2. die Genehmigung der Wegeauflassung auch der Bestimmung des § 20 des Gesetzes vom 12. August 1864, Nr. 46 L.-G.-Bl., widerstreite, da die Auflassung nur mit Zustimmung der autonomen und politischen Behörden hätte erfolgen können, von Seite dieser Behörden aber die Zustimmung nicht nur nicht ertheilt worden ist, sondern vielmehr die Nothwendigkeit der Aufrechthaltung der Kommunikation betont wurde.

Der Verwaltungs-Gerichtshof konnte die Beschwerde nicht für begründet erkennen.

Es ist zunächst hervorzuheben, dass die Voraussetzung der Beschwerde, als ob die für den Eisenbahnverkehr bei der ersten Anlage für nöthig erkannten Vorkehrungen in der Folge eine Abänderung nicht erfahren könnten, nicht zutreffend ist, da — wie aus den Bestimmungen der §§ 39 flg. des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl., sich ergiebt und in der Natur der Sache auch gelegen ist — die Bahneinrichtungen stets den jeweilig bestehenden Bedürfnissen entsprechen müssen, bei Aenderung der Betriebsverhältnisse also Verfügungen, welche nach Maassgabe der Resultate der politischen Begehungs-Kommission getroffen

worden sind, also auch Verfügungen in Absicht auf die Aufrechthaltung des öffentlichen Verkehres, eine Aenderung erfahren können.

Es wird demnach in allen denjenigen Fällen, wo in Folge der geänderten Betriebsverhältnisse auch eine Aenderung des mit der Entscheidung über die Resultate der ersten politischen Begehungs-Kommission getroffenen Rechtszustandes sich als nöthig darstellt, nur gefordert werden können, dass der gleiche Vorgang beobachtet werde, wie bei der Neuanlage der Eisenbahn, und dass in Betreff der neuen Projekte der Eisenbahn-Verwaltung genau dieselben Verpflichtungen obliegen, wie bei der ersten Anlage.

Da nun — wie aus den Ergebnissen der kommissionellen Verhandlung vom 14. August 1890 ersichtlich — die Auflassung der fraglichen Wegeübersetzung mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs für geboten erachtet wurde, so kann es sich nur mehr in Anwendung der Bestimmung des § 10 ad c der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, Nr. 238 R.-G.-Bl., darum handeln, dass die Eisenbahn-Verwaltung verhalten werde, die gestörte Kommunikation anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die angefochtene Entscheidung wird aber der Bestimmung des § 10 ad c, lit. c, thatsächlich gerecht, indem dieselbe eine Wegeumlegung in Aussicht nimmt.

Wenn die Beschwerde ausführt, dass dieses Projekt den bestehenden Kommunikations-Verhältnissen nicht entspreche, und die aufgelassene Bahnübersetzung zu ersetzen nicht vermöge, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof auf diese Ausführungen keine weitere Rücksicht nehmen, weil bei der kommissionellen Verhandlung vom 14. August 1890 konkrete Anträge von Seite der beschwerdeführenden Partei in dieser Richtung nicht gestellt worden sind, und weil die angefochtene Entscheidung sich auch nur auf die grundsätzliche Bewilligung zur Auflassung der Wegeübersetzung beschränkt, und somit nach der Aktenlage die Austragung der durch die Wegeübersetzung hervorgerufenen und nach Maassgabe der Bestimmung des § 10 ad c zu lösenden Frage noch vorbehalten erscheint.

Aber auch den ad 2 erwähnten Beschwerdepunkt konnte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht als gesetzlich begründet erkennen.

Denn es handelt sich vorliegend nicht um den im § 20 des zitirten Gesetzes vorgesehenen Fall der Auflassung eines Weges ohne Ersatz des Kommunikationsmittels, sondern um den davon verschiedenen Fall, dass für eine bisher bestehende Kommunikation, weil dieselbe mit den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes nicht weiter vereinbarlich erscheint, eine anderweitige Vorsorge getroffen werde.

Ob nun aber die bisher bestehende Wegeübersetzung noch weiter mit dem Eisenbahnbetriebe vereinbarlich oder nicht vereinbarlich sei, darüber haben ausschliesslich die Eisenbahn-Behörden nach freiem Ermessen zu erkennen.

Die Einholung einer Zustimmung, sei es der politischen, sei es der autonomen Behörden, zu einer solchen Verfügung ist aber im § 10 ad c der Verordnung vom 14. September 1854, Nr. 238 R.G.Bl., nicht vorgesehen, weshalb in der Unterlassung der Einholung derselben auch nicht ein Mangel des Verfahrens erkannt werden konnte.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Nr. 191. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 15. Januar 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 80. S. 1235.]

a) Die einen Bau führende Eisenbahnverwaltung nimmt den Baubehörden gegenüber eine andere Stellung ein als eine Privatpartei, und finden eben darum für dieselbe die formalen Vorschriften, welche die amtliche Austragung der Bauprojekte Privater regeln, nicht in gleicher Weise Anwendung.

b) Zu einer einseitigen Entscheidung über die Dimensionirung einer Strassenüberbrückung, wodurch die Lichtweite ohne Rücksicht auf die von der kompetenten Baubehörde für die Widerlager zu fixirende Baulinie bloss nach Maassgabe der faktischen Strassenbreite festgesetzt wird, ist die Staatseisenbahnverwaltung nicht berechtigt.

Mit der Entscheidung der General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen vom 25. Dezember 1890, Z. 10 324, wurde für die zum Zwecke der Rekonstruktion und Erweiterung des Franz Josef-Bahnhofes in Prag projektirten Herstellungen der Baukonsens ertheilt, und zugleich über die von den bei dem Projekte betheiligten Gemeinden Prag, Königliche Weinberge und Žižkov bei der politischen Begehungskommission erhobenen Einwendungen, dass

1. das Projekt von der Ostseite längs des sogenannten Paradiesgartens auf eine unrichtige Regulirungs-, bezw. Baulinie basirt sei, und dass darum im Sinne der Bauordnung §§ 5 und 4 zunächst die Amtshandlung wegen Bestimmung der Baulinie einzuleiten,
2. desgleichen für die längs der Strasse zwischen dem Stadtparke und dem Stationsgebäude projektirten Objekte zunächst die Baulinie nach § 14 der Bauordnung zu bestimmen, und endlich

3. den an der Nordseite projektirten Brücken eine der Strassenbreite von 24 m entsprechende Spannweite zu geben wäre,

dahin erledigt, dass in Betreff der

ad 1) erwähnten Objekte das Bahnärar mit den Gemeinden das Einvernehmen wegen Herstellung der behördlich genehmigten Regulirungslinie pflegen und die erweiterten Stationsanlagen unter Beachtung dieser Grenzlinie zur Ausführung bringen werde, dass in Betreff der

ad 2) erwähnten Hochbauten im Sinne der bestehenden Bauvorschriften und nach Erstellung der betreffenden Detailprojekte das Erforderliche rechtzeitig veranlasst werde, dass dagegen das

ad 3) gestellte Ansuchen um Herstellung der neuen Ueberbrückung in der Carlsgasse mit 24 m Lichtweite und um entsprechende Zurücksetzung der Widerlager bei den bestehenden Brücken auf die gleiche Lichtweite, abgewiesen werde.

Die letztere Abweisung wurde mit dem Hinweise auf den bezüglichen in den thatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen begründeten Kommissionsantrag motivirt, durch welchen festgestellt worden war, dass eine solche Erbreiterung der Strasse wegen des Bestandes zumeist neuer Bauobjekte nicht leicht durchgeführt werden kann, und dass die Breite von 20 m dem lebhaftesten Strassenverkehre nach jeder Richtung entspreche.

Gegen diese Entscheidung wurde von den betheiligten Gemeindevertretungen die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebracht, in welcher die Gesetzmässigkeit der Entscheidung bestritten wurde, weil der Baukonsens für die fraglichen Projekte nicht habe ertheilt werden können, da es sich ja zunächst um die Feststellung der Bau- und Regulirungslinien, in welche die projektirten Bauobjekte einzustellen waren, gehandelt hat, und weil nach den §§ 127 und 24 der Bauordnung vom 10. April 1886, Nr. 40 L.-G.-Bl., die Feststellung der Baulinien den autonomen Baubehörden zustehe, weshalb im Sinne des § 14 Bauordnung noch vor Ertheilung des Baukonsenses die Bestimmung der Baulinien zu veranlassen war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob nun die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben der Antrag der Gemeinden auf Einhaltung einer Lichtweite von 24 m für die Ueberbrückungen abgewiesen wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf, wies aber im Uebrigen die Beschwerde als unbegründet ab.

Hierbei ging der Verwaltungs-Gerichtshof von folgenden Erwägungen aus:

Die angefochtene Entscheidung hat zugleich mit der Ertheilung des Baukonsenses in Betreff der ad 1) und 2) erwähnten Einwendungen der beschwerdeführenden Gemeinden ausgesprochen, dass das Bahnärar wegen

Feststellung der Bau- und Regulirungslinien mit den Gemeinden das Einvernehmen pflegen, nach Maassgabe der Erstellung der betreffenden Detailprojekte wegen Bestimmung der Baulinien das Erforderliche veranlassen und die erweiterten Stationsanlagen unter Beachtung dieser Grenzlinien zur Ausführung bringen werde.

Hiermit erscheint für die Bauobjekte längs des Paradiesgartens (Einwendung 1) und für die Hochbauten in der Carlsgasse und Parkstrasse (Einwendung 2) ausgesprochen, dass der Baukonsens vorbehaltlich der Bestimmung der Baulinien ertheilt werde. Im Hinblicke hierauf konkretirt sich der Streit in Betreff der Einwendungen 1 und 2 dahin, ob eine Gesetzwidrigkeit oder doch ein mangelhaftes Verfahren bei der angefochtenen Entscheidung deshalb unterlaufen sei, weil dieselbe den Baukonsens ertheilt, bevor die Amtshandlung und Entscheidung in Betreff der Baulinien erfolgt ist.

Diese Frage ist zu verneinen.

Aus den Bestimmungen der §§ 127 Absatz 3 und 24 Absatz 2 der Bauordnung vom 10. April 1886, Nr. 40 L.-G.-B.l., ergiebt sich, dass für Bauten der Eisenbahnverwaltungen die hierfür bestehenden besonderen Bestimmungen maassgebend sind, und dass die Ertheilung des Konsenses nicht den durch den § 124 Bauordnung berufenen Baubehörden, sondern der Eisenbahnbehörde zusteht. Hieraus folgt, dass die einen Bau führende Eisenbahnverwaltung den Baubehörden gegenüber keineswegs jene Stellung einnimmt, wie eine Privatpartei, und dass eben darum für dieselbe jene formalen Vorschriften, welche die amtliche Austragung der Bauprojekte Privater regeln, nicht in gleicher Weise Anwendung finden. Wenn daher der § 14 der Bauordnung bestimmt, dass im Falle eines an einer öffentlichen Strasse oder Gasse zu führenden Neu-, Zu- oder Umbaues der Bauherr vor dem Einschreiten um die Baubewilligung, um die amtliche Bekanntgabe der Baulinie und des Niveaus anzusuchen habe, und wenn aus dieser Gesetzesbestimmung für Privatbauten allerdings folgt, dass eine Verhandlung über das Bauprojekt selbst, und eine Konsentirung desselben nicht vor Feststellung der Baulinie erfolgen könne, so kann daraus noch nicht gefolgert werden, dass auch die Eisenbahnverwaltung bei der Genehmigung von Eisenbahnbauobjekten den gleichen formalen Vorgang einzuhalten, gesetzlich verpflichtet wäre.

Allerdings bestimmt der § 127, Schlussabsatz, dass die Feststellung der Baulinie und des Niveaus den nach § 124 Bauordnung bestellten Baubehörden vorbehaltlich des gesetzlichen Instanzenzuges zustehe; allein aus dieser Bestimmung kann nur abgeleitet werden, dass durch die Entscheidungen der Eisenbahnverwaltung über Eisenbahnbauprojekte den Rechten und der Kompetenz der Baubehörden in Betreff der Baulinie und des

Niveaus nicht vorgegriffen werden könne, nicht aber, dass die Austragung dieser Frage in jener Reihenfolge erfolgen müsste, welche durch die Bauordnung für Privatbauten allerdings vorgezeichnet erscheint.

Wenn die Beschwerde darauf verweist, dass eine vorhergehende Bestimmung der Baulinie und des Niveaus der Natur der Sache entspreche, weil vor Feststellung dieser Momente eine endgiltige Ausarbeitung des Projektes nicht möglich sei, so mag diese Ausführung von dem praktisch geschäftlichen Standpunkte gerechtfertigt sein; allein sie beirrt das Recht der Eisenbahnverwaltung nicht, einen der Eigenart der Eisenbahnbauführungen etwa besser entsprechenden und den Bestimmungen über Eisenbahnbauten (Ministerial-Verordnung vom 25. Januar 1879, Nr. 19 R.-G.-Bl.) angemessenen Vorgang zu beobachten.

Da nun, wie oben festgestellt, die Bestimmung der Bau- und Regulirungslinien für die ad 1 und 2 erwähnten Objekte den Baubehörden vorbehalten wurde, die Entscheidung sonach in die Kompetenz dieser Behörden nicht eingreift, erscheint die Beschwerde in diesen Punkten nicht als begründet.

Ein Anderes ist es allerdings mit jenem Theile der Entscheidung, welcher das von den Gemeinden gestellte Begehren wegen Einhaltung einer Strassenbreite von 24 m bei den Ueberbrückungen in der Carlsgasse zurückweist.

Da die Breite einer Strasse der Natur der Sache nach auf die Baulinien derselben von bestimmendem Einflusse ist, so enthält die meritorische Abweisung der ad 3 erwähnten Einwendung der beschwerdeführenden Gemeinden allerdings eine Entscheidung über die einzuhaltenden Baulinien. Eine solche Entscheidung zu treffen, ist aber nach dem Schlussabsatze des § 127 Bauordnung für Prag die Bahnverwaltung nicht kompetent. Denn wenn durch die zitirte Gesetzesbestimmung normirt wird, dass die Feststellung der Baulinie und des Niveaus auch bei den der Kompetenz der Baubehörden entzogenen Bauführungen gleichwohl diesen zusteht, so kann dieser gesetzlichen Bestimmung keine andere Deutung gegeben werden als die, dass die Entscheidung über die Frage, in welche Baulinie und in welches Niveau ein Bauobjekt einzustellen ist, ausschliesslich in die Kompetenz der Baubehörden (§ 124 Bauordnung) falle, und ist demnach die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage, über die Baulinie und das Niveau, und deshalb auch nicht über die Strassenbreite, eine Entscheidung selbstständig zu fällen.

Eben darum ging es auch nicht an, einen Ausspruch zu fällen, welcher der Entscheidung der Baubehörde dadurch präjudizirt, dass für die Ueberbrückungen die bestehende faktische Strassenbreite und die durch dieselbe thatsächlich fixirte Baulinie als maassgebend erklärt wurde.

Nr. 192. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 23. Januar 1892.

§ 317 R.Strf.Ges.B. Vorsatz bei Gefährdung einer Telegraphenanlage.

Nach § 317 R.-Str.-G.-B.'s (in der Fassung des Gesetzes vom 13. Mai 1891) wird derjenige, welcher vorsätzlich und rechtswidrig den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage dadurch verhindert oder gefährdet, dass er Theile oder Zubehörungen derselben beschädigt oder Veränderungen daran vornimmt, mit Gefängniss von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft. In Bezug auf diese Bestimmung hat das Reichsgericht ausgesprochen, dass der Vorsatz sich nicht bloss auf die Beschädigung oder Veränderung der Telegraphenanlage, sondern auch auf die Verhinderung oder Gefährdung des Betriebes richten muss und dass ein derartiger Vorsatz vorliegt, wenn der Thäter bei seiner Handlung sich bewusst ist, dass diese Handlungen diese Betriebsverhinderung oder Gefährdung zur Folge haben kann und er diese eventuelle Folge auf sich nimmt.

Nr. 193. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 25. Januar 1892.

Entschädigungsansprüche der Anlieger wegen Verlegung einer öffentlichen Strasse.

Auf Antrag und im Interesse des Beklagten wurde im Jahre 1887 der Canenaer Weg — eine Strasse der Stadt Halle a./S. — an der Stelle, wo er den Bahnkörper der Halle-Leipziger Bahn überschreitet, für Fuhrwerke, — später nach Angabe der Klägerin auch für Fussgänger —, gänzlich gesperrt. In Folge der Sperrung ist der vorher Jahre lang vorhanden gewesene direkte Verkehr zwischen zwei der Klägerin gehörigen, zum Betriebe einer Holzhandlung benutzten Grundstücken, ihrem Geschäftslokale in der Königstrasse und ihrem jenseits des Bahnkörpers am Canenaer Wege belegenen Fabriketablissement, unmöglich geworden, so dass jetzt die Klägerin nur noch mit einem grösseren Umwege durch die Delitzscher Strasse von einem Grundstücke zum anderen gelangen kann.

Klägerin behauptet, hierdurch an ihren Grundstücken, ihrem Geschäfte und sonstigem Vermögen erheblich beschädigt zu sein. Sie berechnete den ihr durch Entwerthung des Grundstückes am Canenaer Wege, durch die bei diesem Grundstücke nöthig gewordenen Bauten, sowie durch

Mehraufwand für Fuhren bisher entstandenen Schaden auf 133 399 ℳ und beantragte, die Ersatzpflicht des Beklagten bezüglich des ihr zu Folge der Sperrung erwachsenen und in Zukunft noch erwachsenden Schadens festzustellen und ihn zur Zahlung von 133 399 ℳ zu verurtheilen.

Beide Vorinstanzen erklärten die Klage für unbegründet, und zwar das Berufungsgericht mit folgender Ausführung:

Allerdings erwerbe nach Preussischem Recht derjenige, welcher sich an einer öffentlichen Strasse anbaut, durch stillschweigenden Vertrag mit dem Eigenthümer der Strasse als dauerndes Recht eine Grundgerechtigkeit des Inhalts, die Strasse zu Verkehrszwecken für sein Grundstück benutzen zu dürfen; dieses Recht gehe jedoch nicht weiter, als sich aus der Natur und dem Zwecke der Strasse mit Nothwendigkeit von selbst ergiebt, und erstrecke sich nicht auf das Fortbestehen der Strasse in ihrer ganzen Längenausdehnung. Auch nach der Beseitigung des Bahnüberganges sei der Klägerin die unmittelbare Kommunikation zwischen dem von ihr am Canenaer Wege bebauten Grundstücke und der Strasse nicht beschränkt, dem Canenaer Wege aber wegen seiner offen erhaltenen Verbindung mit anderen städtischen Strassen, insonderheit der Delitzscher Strasse, die Natur eines öffentlichen Verkehrsweges verblieben. Eine Garantie für das Fortbestehen des zur Zeit des Bebauens vorhandenen Bahnüberganges habe die Stadtgemeinde Halle nicht übernommen. Im rechtlichen Sinne sei ein Pertinenzverhältniss zwischen den beiden Grundstücken der Klägerin vermöge der Beziehungen, wie sie deren Geschäftsbetrieb zufällig geschaffen habe, nicht begründet worden, und, selbst wenn dies der Fall wäre, müsste der erhobene Entschädigungsanspruch ungerechtfertigt erscheinen, da Klägerin auf den Fortbestand der für eine gemeinschaftliche Bewirthschaftung günstigeren Verbindung an sich kein Recht gehabt habe und jene Bewirthschaftung, wenn auch unter Erschwernissen, jetzt noch möglich sei.

Das Reichsgericht verwarf die von der Klägerin eingelegte Revision unter Angabe folgender Entscheidungsgründe:

Die Ausführungen des Vorderrichters in Betreff der Schranken des Rechts der Anlieger an einer öffentlichen Strasse stimmen im Wesentlichen mit den Grundsätzen überein, welche das Reichsgericht in dem Bd. 25 der Entscheidungen in Zivilsachen S. 242 abgedruckten Urtheile vom 28. November 1889 ausgesprochen und näher begründet hat. (Vergl. ausser den dortigen Zitaten noch Entscheidungen in Zivilsachen Bd. 19 S. 355, Bd. 24 S. 245, sowie Urtheil vom 21. September 1891 in Sachen H. & C. wider Reichsfiskus, VI. 59/91.)

Dass diese Grundsätze zur Abweisung der vorliegenden Klage führen müssen, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen. Allerdings hatte in dem Falle, welcher dem Urtheile vom 28. November 1889 zu

Grunde lag, eine Veränderung der Strasse erst in einer Entfernung von etwa 120 m von den Grundstücken des damaligen Klägers stattgefunden, während hier der Canenaer Weg in unmittelbarer Nähe des der Klägerin gehörigen Grundstückes wesentlich verändert worden ist; allein dieser Unterschied in den thatsächlichen Verhältnissen erscheint für die rechtliche Beurtheilung bedeutungslos. Selbst wenn es richtig wäre, was jetzt von der Revision geltend gemacht wird, dass die Sperrung des Canenaer Weges sich über das Bahnterrain hinaus erstreckt und einen Theil der vor dem Grundstücke der Klägerin belegenen Strasse mitumfasst habe, könnte daraus zu Gunsten der Klägerin nichts gefolgert werden. Denn dieselbe hat in den Vorinstanzen nicht etwa behauptet, dass infolge der Sperrung die Verbindung zwischen ihrem Grundstücke und dem Canenaer Wege irgendwie beeinträchtigt sei, oder dass sie durch eine Veränderung an dem vor ihrem Grundstücke belegenen Theile des Weges Schaden erlitten habe; sie hat vielmehr, wie der Thatbestand der Vorentscheidungen deutlich ergiebt, ihren Entschädigungsanspruch lediglich darauf gestützt, dass durch die Einziehung des Bahnüberganges die Kommunikation zwischen dem östlichen und südlichen städtischen Terrain erheblich erschwert und namentlich für die Klägerin der direkte Verkehr zwischen ihrem Geschäftslokale in der Königstrasse und dem Fabriketablissement unmöglich geworden sei. Was insbesondere die Forderung von 1 200 *M.* „für Verlegung des Einfahrtsthores nach der Delitzscher Strasse zu“ anlangt, so ist diese aufgeführt unter den „Kosten der Errichtung von Bauten auf dem Grundstück Canenaer Weg 1, welche durch Einziehung des die Geleise passirenden Strassentheils nöthig geworden sind.“ Hiermit steht es nicht im Einklange, wenn die Revision meint, die Verlegung des Einfahrtsthores habe deshalb erfolgen müssen, weil die frühere Verbindung des Grundstücks der Klägerin mit dem Canenaer Wege zufolge der an diesem Wege vorgenommenen Veränderungen aufgehoben oder doch erschwert worden sei. Von solcher Erschwerung ist in den früheren Instanzen, soweit ersichtlich, nicht die Rede gewesen. Vielmehr können die Anführungen der Klägerin nach dem maassgebenden Thatbestande nur dahin aufgefasst werden, dass das ursprünglich in der Nähe des Bahnüberganges angelegte Einfahrtsthor zu entfernt von der Delitzscher Strasse gewesen sei und infolge der Einziehung des Bahnüberganges, um die Kommunikation zwischen den beiden Grundstücken der Klägerin zu erleichtern, nach der entgegengesetzten Seite, nämlich nach der Delitzscher Strasse zu, habe verlegt werden müssen.

Demgemäss ist der Entschädigungsanspruch der Klägerin seinem ganzen Umfange nach von der Frage abhängig, ob die Klägerin ein wohlerworbenes Recht auf das unveränderte Fortbestehen des Canenaer Weges

und seiner Kommunikationsverhältnisse, auch soweit dieser Weg ihr Grundstück nicht berührte, gehabt, ob ihr namentlich eine Grundgerechtigkeit des Inhalts zugestanden hat, den Canenaer Weg nach seinen beiden Richtungen hin für den Verkehr und insbesondere für die direkte Kommunikation mit der Königstrasse benutzen zu dürfen.

Ohne Rechtsirrthum hat das Berufungsgericht diese Frage verneint.

Wie die Revision zutreffend ausführt, kann der Inhalt eines auf stillschweigender Vereinbarung beruhenden Rechts nicht anders gefunden werden als durch Ergründung des aus den Umständen zu entnehmenden Willens der Kontrahenten. Sieht man nun hier die Stadtgemeinde zu Halle a. S. infolge ihrer Aufforderung zum Bebauen des Canenaer Weges und andererseits die Klägerin, weil sie dieser Aufforderung nachgekommen ist, als Kontrahenten an, so mag nach den vorliegenden Umständen als zweifellos anzusehen sein, dass die Klägerin bei ihren Bauten und Anlagen am Canenaer Wege auf die damals vorhandene Verbindung zwischen dem Canenaer Wege und der Königstrasse besonderes Gewicht gelegt und das Fortbestehen dieser Verbindung, namentlich also auch die dauernde Benutzbarkeit des Ueberganges über die Halle-Leipziger Bahn, stillschweigend vorausgesetzt und beabsichtigt hat. Allein für die Annahme, dass die Stadtgemeinde zu Halle bei der Aufforderung zum Bauen von der gleichen Voraussetzung oder Absicht ausgegangen sei und der Klägerin stillschweigend die Erhaltung jener Verbindung für die Zukunft garantirt habe, fehlt es an jedem Anhalte. Solchen Anhalt glaubt die Revision in der Natur und dem Zwecke einer Strasse zu finden; nach den unangefochtenen und rechtlich unbedenklichen Feststellungen des Vorderrichters erfüllt indessen der Canenaer Weg trotz der Beseitigung des Bahnüberganges die Erfordernisse und Zwecke einer öffentlichen Strasse für die Klägerin, indem er noch jetzt den Verkehr mit anderen städtischen Strassen vermittelt und, soweit es sich um die Verbindung mit dem Grundstücke der Klägerin und um dessen Lichtverhältnisse handelt, völlig unverändert geblieben ist.

Danach sind diejenigen Rechte an der Strasse, welche die Klägerin günstigsten Falles aus dem Zwecke und Wesen städtischer Strassen für sich herleiten könnte, von der Kassirung des Bahnüberganges nicht betroffen worden. Dass aber die Stadtgemeinde zu Halle noch weiter gehende Verbindlichkeiten, namentlich die Pflicht habe übernehmen wollen, den zur Zeit des Bebauens bestehenden Zustand des Canenaer Weges und dessen damalige Verbindung mit anderen Theilen der Stadt nach allen Richtungen für immer zu erhalten, ist von der Klägerin in keiner Weise wahrscheinlich gemacht und an sich, wie schon in dem Urtheile vom 28. November 1889 bei ähnlicher Sachlage dargelegt worden, nicht zu vermuthen.

Es kann deshalb auch darauf nicht ankommen, ob es richtig ist, dass beide Grundstücke der Klägerin durch deren erkennbaren Willen zu einem wirthschaftlichen Ganzen vereinigt waren und durch Kassirung des Verbindungswesens zum Schaden der Klägerin auseinandergerissen sind. Denn war der Klägerin aus den mit der Stadtgemeinde Halle ausdrücklich oder stillschweigend getroffenen Vereinbarungen ein besonderes Recht auf die dauernde Erhaltung des Bahnüberganges nicht erwachsen, so konnte sie solches Recht durch die nachträglich von ihr auf dem Grundstücke am Canenaer Wege getroffenen Einrichtungen nicht erlangen, zumal da sie nicht einmal behauptet hat, dass die wirthschaftliche Vereinigung ihrer beiden Grundstücke von der Stadtgemeinde genehmigt worden oder auch nur zur Kenntniss der gesetzlichen Vertreter der Stadtgemeinde gelangt sei.

Für völlig ungerechtfertigt und unbegründet erachtet endlich die Revisionsklägerin die Abweisung des Anspruches für die durch Kassirung der Verkehrsmöglichkeit nach der beim Bau allein berücksichtigten Richtung nothwendig gewordenen baulichen Veränderungen, wie Verlegung des Eingangsthores nach der Delitzscher Strasse. Warum indessen dieser Theil der Entschädigungsforderung der Klägerin anders zu beurtheilen sein sollte, als die sonst erhobenen Ansprüche, ist nicht ersichtlich. Den hier in Rede stehenden Schaden hat die Klägerin lediglich sich selbst zuzuschreiben, wenn sie bei ihren Bauten und Anlagen am Canenaer Wege ausschliesslich oder hauptsächlich eine Verkehrsrichtung berücksichtigte, auf deren Fortbestehen ihr nach dem vorher Gesagten ein Recht nicht zustand.

Hiernach hat der Vorderrichter weder die Grundsätze von den Rechten der Anlieger an städtischen Strassen, noch den § 75 Einl. oder den § 31 Theil I Titel 8 Allgemeinen Landrechts, noch den Art. 9 der Preussischen Verfassungsurkunde und ebensowenig den § 259 Zivilprozessordnung verletzt.

Nr. 194. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 25. Januar 1892.

Frachtbeträge der Eisenbahnen sind Gebühren im Sinne des § 353. R. Strf. G. B.

Der § 353 Str.-G.-B. erwähnt zunächst der Steuern, d. h. der Abgaben, welche die Obrigkeit eines Gemeinwesens den Untergebenen ohne spezielle Gegenleistung nach einem allgemeinen Maassstabe auflegt. Zu den Abgaben gehören ferner die Gebühren, welche bei einer besonderen

Berührung der Abgabepflichten mit der Obrigkeit für die Benutzung oder Inanspruchnahme einer öffentlich-rechtlichen Anstalt oder Einrichtung nach einem von der Obrigkeit festgesetzten Tarife zu entrichten sind. Im Gegensatze zu den Abgaben stehen die Leistungen, welche ein Gemeinwesen nicht kraft seines Rechtes, Abgaben aufzulegen, sondern als juristische Person aus dem Betriebe einer gewerblichen Unternehmung nach privatrechtlichen Normen zu beanspruchen hat. Die Grenze zwischen den zuletzt erwähnten Leistungen und Gebühren kann in einzelnen Fällen zweifelhaft sein. Irrig ist aber die Ansicht, dass zu den Gebühren die Leistungen nicht zu rechnen seien, welche auf einem zivilrechtlichen Vertragsverhältnisse beruhen, denn eine jede Gebühr, welche für die Benutzung einer dem öffentlichen Rechte angehörigen Einrichtung beansprucht werden kann, lässt sich auch auf eine vertragsmässige Vereinbarung zurückführen. Ausgeschlossen sind die lediglich auf geschäftlichen Rücksichten beruhenden Tarife, wie solche auch Geschäftstreibende, die nur gewerbliche Ziele verfolgen, aufzustellen pflegen. — Von diesem Standpunkte aus müssen die Frachtbeträge, welche die Staatseisenbahnen fordern, als Gebühren im Sinne des § 353 angesehen werden. Denn bei Festsetzung der Eisenbahnfrachttarife seitens der Staatsgewalt sind nicht bloss gewerbliche Rücksichten, sondern politische und volkswirthschaftliche Gesichtspunkte maassgebend.

Nr. 195. Rek. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 25. Januar 1892.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Gesammt-Ausg.) VIII. Nr. 11. S. 284. Z. 1096.]

§ 1. Unf. Vers. Ges. Ein Bruch ist dann nicht auf einen Betriebsunfall zurückzuführen, wenn er bei einer gewöhnlichen, besondere Anstrengung nicht erfordernden Betriebsarbeit entstanden ist.

In einer Rekursentscheidung vom 25. Januar 1892 ist auf den Rekurs der Berufsgenossenschaft der wegen eines Leistenbruchs erhobene Entschädigungsanspruch zunächst gleichfalls wegen unzulänglichen Nachweises des „Unfalls“ zurückgewiesen worden. Da ferner, so heisst es im Anschluss daran in der Begründung des Urtheils, der Kläger nach seiner eigenen Angabe sich das Bruchleiden beim Heben eines 75 kg schweren Hafersackes, also einer für ihn keineswegs ungewöhnlichen und nicht einmal besondere Anstrengung erfordernden Thätigkeit zugezogen haben will, auch den ganzen Tag noch bei der Arbeit verblieben ist und die Anschwellung in der Leistengegend erst des Nachts erlitten hat, so hat die Annahme einer allmählichen Entwickelung der Bruchanlage zum Bruch, wobei das Austreten des letzteren höchstens in zufälligem, zeitlichem,

nicht aber in ursächlichem Zusammenhange mit der Betriebsarbeit erfolgt ist, eine ebenso grosse Wahrscheinlichkeit für sich, wie die gegentheilige Annahme des Schiedsgerichts, zumal auch das ärztliche Gutachten die Frage offen lässt, ob der rechtsseitig normale Befund mit dem Bruchleiden und nicht vielmehr mit dem ebenfalls vorhandenen Muskelrheumatismus in Verbindung steht.

Nr. 196. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 27. Januar 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 70. S. 1059.]

Zum Zwecke des Nachweises des eigenen Verschuldens des Beschädigten im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, genügt es nicht, solche Umstände zu beweisen, aus denen sich mit blosser Wahrscheinlichkeit die Annahme eines solchen Verschuldens ergiebt, letzteres muss vielmehr von der geklagten Eisenbahn strikte erwiesen werden.

Der Metzger Johann D. erlitt bei einem Waggonbrande in der Strecke Wörgl—Kitzbühel Verletzungen an der rechten Hand, und klagte die k. k. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen auf Schadensersatz und Schmerzensgeld.

Das k. k. Landes- als Handelsgericht in Innsbruck wies mit Urtheil vom 17. September 1891, Z. 4005, das Klagebegehren gänzlich ab, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Die Vertretung der geklagten Staatsbahn lehnt vor Allem jede Verpflichtung zum Schadensersatze unter Hinweis auf die Bestimmung des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ab, da nach den vorliegenden Thatsachen das Feuer offenbar durch den Kläger oder seinen Begleiter verursacht wurde. Bereits bei dem am 7. Mai 1886 im Strafverfahren aufgenommenen Augenscheine des angebrannten Waggons Nr. 748 hat sich ergeben, dass die vier Seitenwände und die Decke vollständig, und der Boden zu zwei Dritteln im Innern angebrannt, und dass an dem angebrannten Boden zwei durchgebrannte Löcher ersichtlich sind, dass ferner an der Aussenseite des Waggons nur jene Stellen beschädigt sind, welche unmittelbar an der Thüre, bezw. an der Decke sich befinden. Die Sachverständigen folgern aus der Beschaffenheit des Waggons, dass das Feuer im Innern entstanden ist, und nicht von Aussen in den Waggon getragen wurde. Durch Bremsen konnte das Feuer nicht entstehen, weil der Waggon keine Bremsen hat, ebenso ist ein Heisslaufen der Achsen ausgeschlossen, weil am betreffenden Waggon kein ausgebranntes, bezw. ausgeglühtes oder verkohltes Achsenlager konstatirt werden konnte, ein

solches Heisslaufen aber erfahrungsgemäss unbedingt bereits beim Aufenthalte in der Vorstation hätte wahrgenommen werden müssen.

Die Beweise der geklagten Staatsbahn haben aber auch folgende wichtige Thatsachen ergeben: Franz F., Begleiter des Johann D., wurde vom Bezirksgerichte Kitzbühel wegen Uebertretung des § 452 St.-G. bestraft, weil er damals im Waggon auf der Strecke Innsbruck—Wörgl rauchte. Johann D. war bereits bei der Abfahrt von Innsbruck angeheitert, sprach wieder in Wörgl dem Weine zu, steckte Schnaps zu sich, wovon er zwischen Wörgl und Kitzbühel trank. D. hatte eine Tabakspfeife bei sich, die er in Wörgl reinigte, weil sie ihm von Bahnbediensteten mit Koth verstopft worden war, und hat D. in Wörgl aus dieser Pfeife geraucht, die er im Waggon aufgehängt zu haben behauptet; er hat in Wörgl auch eine Kerze gekauft und mit sich in den Waggon genommen, da ihm dort keine Laterne zur Verfügung stand, mit der zugegebenen Absicht, davon nöthigenfalls Gebrauch zu machen. Einige Bahnbedienstete haben die Wahrnehmung gemacht, dass in dem Waggon ein Lichtschein gewesen sei, der von einer brennenden Kerze herrühren mochte. Diese Thatsachen lassen den Beweis erbracht erscheinen, dass der Brand des Waggons am 17. April 1886 durch Verschulden des Klägers oder seines Begleiters entstanden sei, weshalb die geklagte Bahn nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, von jeder Schadensersatzpflicht befreit ist.

Ueber Appellation des Klägers änderte das k. k. Oberlandesgericht für Tirol und Vorarlberg mit Erkenntniss vom 25. November 1891, Z. 5697, das erstrichterliche Urtheil ab, und verurtheilte die k. k. Staatsbahn zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 150 fl. und eines Schadensersatzes von 63 fl. unbedingt, und eines weiteren Betrages bis zur Höhe von 63 fl. bei Ablegung des Schätzungseides.

In den Gründen wird im Wesentlichen Folgendes bemerkt:

Es ist nicht streitig, dass der Kläger während der Fahrt auf der Staatsbahnstrecke Wörgl—Kitzbühel in Folge eines in dem Lastenwaggon, der ihm zur Beförderung diente, ausgebrochenen Brandes, also durch eine im Verkehre der Eisenbahn vorgefallene Ereignung, Verletzungen an der rechten Hand erlitt, und tritt demnach gemäss § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, Nr. 27 R.-G.-Bl., die gesetzliche Vermuthung ein, dass der Unfall durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient. Gegen diese Vermuthung hat die geklagte Bahn die Einwendung erhoben, es sei das im Waggon entstandene Feuer durch den Kläger oder dessen Begleiter verursacht worden. Allein das Vorgebrachte ist nicht geeignet, ein Verschulden des Klägers zu erweisen. Die Umstände, dass Kläger in Wörgl

einen angetrunkenen Zustand zu erkennen gegeben, dass er sich im Besitze einer Tabakspfeife befunden und am Bahnhofe in Wörgl eine Kerze gekauft hat, sowie dass Franz F. auf der Bahnstrecke Innsbruck—Wörgl im Waggon Tabak geraucht hat, stehen offenbar noch bei weitem nicht in einem erkennbaren Zusammenhange mit dem Ausbruche des Feuers, während es Niemanden giebt, der bezeugen könnte, dass Kläger oder sein Begleiter auf der Bahnstrecke Wörgl—Kitzbühel im Waggon Tabak geraucht oder die mitgenommene Kerze angezündet haben, und auch dann, wenn das eine oder das andere thatsächlich geschehen wäre, würde die Annahme, dass durch eine glimmende Tabakspfeife oder die angezündete Kerze das Feuer entstanden sei, sich nur auf Vermuthung gründen, der volle Beweis aber dennoch fehlen, dass die bezügliche Fahrlässigkeit den Brand hervorgerufen habe.

Man kann auch nicht die besagte Wahrscheinlichkeit durch das Gutachten der Sachverständigen, dass die Entstehung des Feuers durch Funkenflug oder in Folge Reibung der Bremsen ausgeschlossen erscheine, als zum vollen Beweise ergänzt ansehen, weil diese Ausschliessung einerseits von dem Vorhandensein eines gut im Stande erhaltenen Funkenflug-Apparates und von einer gewissen Entfernung des betreffenden Waggons von der Maschine, andererseits von dem Nichtvorhandensein der Bremsen abhängig gemacht worden ist, das Zustellen dieser Voraussetzungen auf den vorliegenden Fall aber durchaus nicht feststeht. Ebensowenig vermag das im Strafverfahren am 7. Mai 1886 von Sachverständigen abgegebene Gutachten, dass der Brand im Innern des Waggons zum Ausbruche gekommen sei, für die allein entscheidende Thatsache, ob der Kläger oder sein Begleiter denselben schuldbarer Weise veranlasst habe, den Beweis zu schaffen, und endlich wurde nicht konstatirt, dass der von einigen Zeugen bemerkte Lichtschein von einer Seitens des Klägers oder seines Begleiters angezündeten Kerze ausging. Dabei darf auch nicht ausser Acht gelassen werden, dass sowohl der Kläger, als auch sein Begleiter von der Anschuldigung, auf der Strecke Wörgl—Kitzbühel im Waggon ein offenes Licht angezündet und brennen gelassen zu haben im Strafrechtswege freigesprochen worden sind, das Beweisverfahren im Zivilprozesse aber keine neuen, dieselben belastenden Umstände zu Tage gefördert hat.

Hiernach bleibt die Vermuthung für das Verschulden der Bahn oder ihrer Organe aufrecht, und in der That, wenn überhaupt nach dem vorliegenden Beweismateriale von einem Verschulden gesprochen werden kann, so liegt es auf Seite derjenigen Bahnbediensteten, welche in der Station Kirchberg einen Lichtschimmer in einem zum Viehtransporte verwendeten Waggon, in welchem sich Heu und Stroh befand, beobachteten, es aber unterliessen, Nachschau nach dem Ausgange und der Beschaffen-

heit des Lichtes zu pflegen, das ihnen aufgefallen ist, und nicht als etwas gewöhnliches erscheinen konnte. Hätten sie das gethan, so wäre die Ursache des Lichtes entdeckt, und der Brand jedenfalls verhindert worden.

Die von der k. k. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen ergriffene Revisionsbeschwerde wurde vom k. k. Obersten Gerichtshofe mit der Entscheidung vom 27. Januar 1892, Z. 375, zurückgewiesen. — Die Gründe sagen in der Hauptsache Folgendes:

Das Obergericht hat bereits ausführlich begründet, dass die geklagte Bahn den Beweis des eigenen Verschuldens des Beschädigten im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht erbracht hat. Wenn der geklagte Theil behauptet, dass alle Umstände, die er erwiesen hat, in ihrem Zusammenhange genommen, geeignet sind, die Annahme zu rechtfertigen, dass der in Rede stehende Waggonbrand aus Verschulden des Klägers oder seines Begleiters entstanden ist, so ist er im Irrthume, wenn er meint, dadurch den Erfordernissen des zitirten Gesetzes Genüge geleistet zu haben. Zu einer Ergänzung der Akten aber im Sinne der Beschwerde lag umsoweniger ein Grund vor, als schon in der Verhandlung darauf hingewiesen wurde, dass nicht dargethan sei, dass der Funkenflug-Apparat in gutem Zustande war, und dass der in Rede stehende Waggon mit einer Bremse nicht versehen war.

Nr. 197. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 28. Januar 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 22. Nr. 132. S. 393.]

1. Muss im Falle des § 317 St. G. B.'s der Vorsatz sowohl die Beschädigung oder Aenderung einer Telegraphenanlage als auch die dadurch herbeigeführte Verhinderung oder Gefährdung des Betriebes umfassen?

2. Kann dieser Vorsatz auch ein bloss eventueller Dolus sein?

Die im Urtheile festgestellten Thatsachen erfüllen objektiv den Thatbestand des § 317 St.G.B.'s; aber auch den subjektiven Erfordernissen des § 317 leisten die Urtheilsgründe Genüge.

An der in Bemängelung des vom Urtheile angenommenen Dolus des Angeklagten aufgestellten Behauptung der Revision, dass die Beschädigung von Theilen oder Zubehören einer Telegraphenanlage nur dann als gemeingefährliches Vergehen zu bestrafen sei, wenn sie in der Absicht vorgenommen werde, eine öffentliche Telegraphenanlage zu verhindern oder zu gefährden, ist zwar so viel richtig, dass sich der Vorsatz des § 317 nicht bloss auf die Handlung an sich, sondern auch auf ihre Folgen bezieht. Es geht dies gerade bezüglich der Fassung, welche der § 317 St.G.B.'s

durch das Gesetz vom 13. Mai 1891 erhalten hat, sowohl aus dem Wortlaute als auch aus der Entstehungsgeschichte des neugefassten Paragraphen hervor, indem in der jenes Gesetz vorberathenden Kommission des Reichstages ohne Widerspruch von Seiten der Regierungsvertreter als übereinstimmende Meinung aller Mitglieder der Kommission festgestellt wurde, dass der Vorsatz sowohl die Beschädigung oder Aenderung einer Telegraphenanlage, als auch die Verhinderung oder Gefährdung des Betriebes umfassen müsse.

Vgl. Drucksachen des Reichstages von 1890/91 Nr. 242 S. 6. 7.

Der Vorsatz kann jedoch, wie sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergiebt und in jener Kommission auch ohne Widerspruch anerkannt wurde, auch ein dolus eventualis sein derart, dass es genügt, wenn der Thäter die beschädigende Handlung vorsätzlich vorgenommen und hierbei das Bewusstsein, dass die Handlung die sich aus ihr ergebenden Folgen für den Telegraphenbetrieb haben könne, mit dem Willen, diese Folgen eventuell auf sich zu nehmen, gehabt hat.

Einen solchen eventuellen Dolus hat aber das Urtheil genügend festgestellt.

Nr. 198. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

3. Senat. Vom 28. Januar 1892.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1020.]

Anlage von Abwässerungsgräben durch fremde Grundstücke. A. L. R. Th. I. Tit. 8. § 103.

Ein Anspruch, Abwässerungsgräben durch fremde Grundstücke zu ziehen, besteht auf Grund des § 103 A. L.-R. I. 8 nur unter der Voraussetzung, dass das Wasser durch Veranstaltungen auf eigenem Grund und Boden nicht abgeführt werden kann, und auf Grund des § 13 des Vorfluthgesetzes vom 15. November 1811 nur im Falle überwiegenden Vortheils für Bodenkultur und Schifffahrt.

Nr. 199. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 2. Februar 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 22. Nr. 107. S. 321.]

Das Einkleben von mit Vermerken versehenen Marken in die Quittungskarte oder die Eintragung von Vermerken in bereits eingeklebte Marken, wenn diese Vermerke als Entwerthungszeichen in den von dem Bundes-

rathe erlassenen Kassirungsbestimmungen nicht vorgesehen sind, fällt unter die Strafvorschrift des § 151 des Gesetzes über die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889.

Mit Recht rügt die Staatsanwaltschaft in ihrer Revision, dass die Freisprechung des Angeklagten auf einer rechtsirrigen Auffassung der §§ 108. 109. 151 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 und einer unzutreffenden Auslegung der Bekanntmachung des Bundesrathes vom 27. November 1890 beruhe.

Nach § 108 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 sind die Eintragung eines Urtheiles über die Führung oder die Leistungen des Inhabers sowie sonstige, durch dieses Gesetz nicht vorgesehene Eintragungen oder Vermerke in oder an der Quittungskarte unzulässig, und nach § 151 wird mit Geldstrafe bis zu 2000 ℳ oder mit Gefängniss bis zu 6 Monaten bestraft, wer in Quittungskarten Eintragungen oder Vermerke macht, welche nach § 108 unzulässig sind. Da der Bundesrath, welcher nach § 109 Abs. 2 des Gesetzes ermächtigt ist, über die Entwerthung der Marken Vorschriften zu erlassen, in dem Beschlusse vom 27. November 1890 den Arbeitgebern eine Befugniss, die verwendeten Marken durch Eintragung des Entwerthungstages zu kassiren, nicht ertheilt hat, so ist allein aus dem Gesetze vom 22. Juni 1889 die Frage zu entscheiden, ob eine solche Eintragung unter die Strafvorschrift des § 151 fällt.

Die Frage muss bejaht werden.

In dem Gesetze vom 22. Juni 1889 sind von Arbeitgebern vorzunehmende Eintragungen oder Vermerke, welche sich über die Zeit der Entwerthung eingeklebter Marken verhalten, nicht vorgesehen, und nach § 108 sind alle durch dieses Gesetz nicht vorgesehenen Eintragungen oder Vermerke in oder an der Quittungskarte ohne Unterschied verboten und unzulässig. Dass aber eine in die Quittungskarte eingeklebte Marke einen Bestandtheil der Karte bildet und derjenige, welcher einen Vermerk in die eingeklebte Marke einträgt oder eine mit einem Vermerke bereits versehene Marke in die Quittungskarte einklebt, eine Eintragung in die Karte selbst macht, ist nicht zu bezweifeln. Nach dem Wortlaute des Gesetzes ist daher die von dem Arbeitgeber dergestalt bewirkte Eintragung des Entwerthungstages der verwendeten Marken in die Quittungskarte gemäss § 151 strafbar.

Zu keinem anderen Ergebnisse führt eine Betrachtung der Entstehungsgeschichte und des Zweckes des Gesetzes.

Schon der Gesetzentwurf, in welchem an Stelle der Quittungskarten Quittungsbücher in Aussicht genommen waren, enthielt bezüglich der im Gesetze nicht vorgesehenen Eintragungen oder Vermerke in oder an dem

Quittungsbuche in den §§ 90. 142 Bestimmungen, welche den §§ 108. 151 des Gesetzes entsprachen. In der Begründung des Entwurfes wird ausgeführt: Das Quittungsbuch solle nur für die Beziehungen des Versicherten zu den Versicherungsanstalten eine Bedeutung haben und anderen Zwecken nicht dienen; insbesondere sei aus demselben alles fern zu halten, was dem Arbeitgeber etwa einen Einblick in die Führung oder die Arbeitsleistung des Inhabers während seiner früheren Beschäftigung gewähren könnte. Das Quittungsbuch solle dem Vortheile des Arbeiters dienen, aber niemals zu einer Beschränkung der Arbeitsgelegenheit seines Inhabers gemissbraucht werden dürfen. Diese Absicht werde erreicht, wenn alle mit den bezeichneten Zwecken nicht zusammenhängende Eintragungen und Vermerke in oder an dem Quittungsbuche untersagt und unter Strafe gestellt würden, und wenn bei der Entwerthung der Marken dafür gesorgt werde, dass ein späterer Arbeitgeber nicht aus dem Kassationsvermerke ersehen könne, in welchem speziellen Betriebe die frühere Beschäftigung stattgefunden habe (Entwurf S. 71).

Aus dem Kreise der Arbeiter wurde indess gegen die Einführung von Quittungsbüchern lebhaft protestirt. Bei der Verhandlung im Reichstage bezeichnete ein Redner das Quittungsbuch als ein verkapptes Arbeitsbuch, in welches der Arbeitgeber insbesondere bei der Abstempelung und Unbrauchbarmachung der Marken in heimlichen Zeichen Bemerkungen über die Führung des Arbeiters eintragen könne (Verhandlungen des Reichstages 1888/89 S. 159. 160). Diese weitverbreitete Abneigung gegen die Quittungsbücher glaubte man berücksichtigen zu müssen, und deshalb wurde das Quittungsbuch durch die Quittungskarte ersetzt (Bericht der Kommission S. 74). Aber auch gegen die Quittungskarten wurden im Reichstage Bedenken geltend gemacht. Man wies darauf hin, dass der Inhaber einer Quittungskarte schon durch einen auf derselben angebrachten Punkt oder Strich, bei einem Strike schon durch die auf der Karte befindliche letzte Marke den Gewerbegenossen des Arbeitgebers gegenüber ausreichend gekennzeichnet werden könne. Dagegen wurde von einem Kommissar des Bundesrathes bemerkt, dass es unmöglich sei, der Quittungsmarke die Zeit der Entwerthung anzusehen, und eine solche Möglichkeit höchstens durch die Kassirungsbestimmungen des Bundesrathes geschaffen werden könne (Verhandlungen des Reichstages S. 1502). Dass man, um einen Missbrauch der Quittungskarte auszuschliessen, sehr weitgehende Dispositionen getroffen habe, wurde von dem Vertreter des Bundesrathes ausdrücklich hervorgehoben (Verhandlungen S. 1494: Staatsminister v. Boetticher). Von einem Abgeordneten wurde ausgeführt, es sei eine Forderung des öffentlichen Interesses, Garantien dafür zu geben, dass die Quittungskarten nicht durch irgend welche Zeichen missbraucht würden

(Verhandlungen S. 1965). Der Abgeordnete v. Strombeck beantragte zu § 142 des Entwurfes (§ 151 des Gesetzes), anstatt der Eingangsworte zu setzen: „Wer in Quittungskarten ohne Zustimmung deren Inhabers Eintragungen oder Vermerke macht," und begründete seinen Antrag damit, dass nach der gegenwärtigen Fassung des Gesetzes die Staatsanwälte und Gerichte gezwungen seien, eine Bestrafung selbst dann eintreten zu lassen, wenn irgend ein kleiner Handwerker aus Unkenntniss oder Uebereilung ganz harmlose Notizen, vielleicht einen Strich, auf eine Karte mache oder auf dieselbe einen Vermerk unter ausdrücklicher Zustimmung des Eigenthümers der Karte setze. Der Antrag wurde jedoch abgelehnt (Verhandlungen S. 1988). Es kann demnach keinem Zweifel unterliegen, dass die Absicht der gesetzgebenden Faktoren dahin ging, die weitestgehenden Vorkehrungen gegen die Möglichkeit eines Missbrauches der Quittungskarten zu treffen, und dass zu dem Behufe in dem Gesetze nicht vorgesehene Eintragungen oder Vermerke in oder an der Quittungskarte ohne Unterschied durch den § 151 mit Strafe bedroht sind. Da der Mindestbetrag der angedrohten Geldstrafe 3 ℳ ist und bei dem Vorhandensein mildernder Umstände statt der angedrohten Gefängnissstrafe auf Haft erkannt werden kann, so gestattet die Strafvorschrift auch eine angemessene Beurtheilung geringfügiger Fälle.

Der Beschluss des Bundesrathes vom 27. November 1890 ergänzt das Gesetz insofern, als er die in dem Gesetze fehlenden Bestimmungen über Entwerthung von Marken enthält; im übrigen lässt er die Strafsatzungen unberührt. Eine Aenderung der letzteren lag ausserhalb des Zweckes der Ausführungsbestimmungen des Bundesrathes. Ueberdies besagt der Beschluss ausdrücklich, dass die unter Nr. 7 angedrohte Ordnungsstrafe nur Platz greifen solle, sofern nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt sei, und er tritt damit der Missdeutung entgegen, als ob die §§ 108. 151 des Gesetzes eine Einschränkung erfahren sollten.

Der spätere Beschluss des Bundesrathes vom 22. Dezember 1891 (Reichsgesetzblatt S. 400) bleibt hier ausser Betracht, da die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 St.G.B.'s nicht vorliegen.

Das angefochtene Urtheil war daher aufzuheben.

Nr. 200. Entsch. des Wiener Bagatellgerichts.
Vom 4. Februar 1892.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1892. Nr. 4. S. 14.]

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Käufer einer auf Namen lautenden Zeitkarte im Falle des Verlustes derselben ein Duplikat auszustellen.

S. klagte die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ausstellung eines Duplikats der ihm nach seiner beschworenen Aussage in Verlust gerathenen Legitimationskarte III. Klasse auf der Strecke Brünn-Rausnitz-Slavikovitz für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1891.

Das Wiener Bagatellgericht wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Die geklagte Eisenbahngesellschaft wendet ein, dass sie zur Ausstellung eines Duplikats dieser Fahrkarte nicht verpflichtet sei und Kläger durch den Verlust dieser Karte auch die Berechtigung zur Benützung der auf der obigen Strecke verkehrenden Züge verloren habe.

Zweifellos ist, dass nach den Vorschriften des Eisenbahnbetriebsreglements die blosse Zahlung des Fahrpreises die Berechtigung zur Fahrt nicht gewährleistet, sondern die Fahrberechtigung an den Besitz eines Fahrbillets geknüpft ist, wie denn auch allgemein vom Kaufe von Fahrbilletten gesprochen zu werden pflegt.

Die Eisenbahngesellschaft ist nach den Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements verpflichtet, dem Reisenden ein Fahrbillet zu übergeben, welches die Stationen von und bis zu welchen die Fahrt verlangt wird, ferner das für die gewünschte Wagenklasse bestimmte Fahrgeld, endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt, zu enthalten hat.

Damit ist die Bahngesellschaft der ihr obliegenden Verpflichtung nachgekommen. Verliert der Reisende ohne sein Verschulden das Fahrbillet, so hat er nach § 1311, a. b. G.-B., den diesfälligen Schaden zu tragen, umsomehr also, wenn er das Billet etwa durch nachlässige Verwahrung eingebüsst hätte. Ein Duplikat eines in Verlust gerathenen Fahrbillets zu verlangen, wäre sonach mit Rücksicht auf das Vorausgesagte ein Reisender nur dann berechtigt, wenn dieses Verlangen auf Grund eines Uebereinkommens oder auf Grund des Gesetzes gestellt werden könnte. Eine vertragsmässige Verpflichtung liegt aber zugestandenermaassen nicht vor, ebenso wenig aber geben die Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements, welches im vorliegenden Falle allein maassgebend ist, dem Kläger einen Anhaltspunkt für ein solches Verlangen.

Die vom Kläger beliebte Unterscheidung zwischen einzelnen Fahrbillets für einzelne Fahrten und Permanenzkarten hat keine Bedeutung,

da im einen, wie im anderen Falle ein Fahrbillet vorhanden ist und die Möglichkeit im Falle der Uebergabe einer Permanenzkarte, einen Missbrauch des Fahrbillets durch eine unberechtigte Person leichter zu entdecken, den Charakter des Fahrbillets nicht ändert.

Abgesehen von alledem, sprechen auch gegen die Zulässigkeit des Begehrens um Duplikatausfertigungen von Permanenzkarten Gründe verkehrstechnischer Natur.

Würde dem Verlangen um Duplikatsausfertigung immer entsprochen werden müssen, so würde eine solche Nachlässigkeit in Verwahrung dieser Karten eintreten, dass die diesbezüglichen Ansprüche an die Bahngesellschaften sich möglicherweise zu einem solchen Umfange steigern würden, dass die Invigilirung nach einem immerhin auch bei Permanenzkarten möglichen Missbrauche der Karte der Bahngesellschaft bedeutende Vermehrung der Kontrollorgane auflasten würde und möglicherweise trotz aller dieser Vorkehrungen erfolglos bleiben könnte.

Die Ausfertigung einer Permanenzkarte ist eine von der Bahngesellschaft den Reisenden zugestandene Begünstigung zu dem Zwecke, dass dieselben nicht nothwendig haben, für jede Fahrt eine besondere Fahrkarte zu lösen; hat nun die Bahn eine solche Begünstigung gewährt, so kann sie hierdurch nicht schlechter gestellt werden, als es der Fall sein würde, wenn sie einzelne Fahrkarten für jede besondere Fahrt ausgegeben hätte, in welch' letzterem Falle sie ja, dem eigenen Zugeständnisse des Klägers gemäss, von der Ausfertigung von Duplikatfahrkarten entbunden wäre.

Wenn sich Kläger darauf beruft, dass die Nordbahn in einem einzelnen Falle ein Duplikat einer Permanenzkarte bewilligt habe, so ist dies für diesen Streitfall nicht entscheidend, weil es der Nordbahn allerdings freisteht, Duplikate solcher Karten auszustellen, eine Verpflichtung hierzu aber für sie nicht besteht.

Das Klagebegehren musste demgemäss abgewiesen, der Kläger zum Ersatze der der geklagten Partei verursachten Gerichtskosten verurtheilt werden.

Nr. 201. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

I. Straf-Senat. Vom 4. Februar 1892.

Alle Eintragungen und Vermerke in oder an den Quittungskarten, welche im Gesetze vom 22. Juni 1889 nicht vorgeschrieben sind, sind als unzulässig anzusehen und gemäss § 151 l. c. mit Strafe bedroht.

Die Quittungskarten, welche in der Fabrik des Angeklagten für die Arbeiter Carl S. und Lisette M. in Gemässheit des Invaliditäts- und

Altersversicherungsgesetzes vom 22. Juni 1889 ausgestellt wurden, tragen am oberen Rande der Titelblattseite den Vermerk: „Kl. II Nr. 6“ bezw. „Kl. II Nr. 8“. Diese Vermerke sind nach der erstrichterlichen Feststellung im Namen des Angeklagten als Chefs der Fabrik unter dessen Aufsicht und in dessen Auftrage durch den Kommis gemacht worden. Die Vermerke haben den Zweck gehabt, zur Förderung der Ordnung in der Verwaltung des Quittungskartenwesens darüber Aufschluss zu geben, in welcher Lohnklasse der Versicherte sich befinde, und unter welcher Nummer er in der Lohnliste aufgeführt sei.

Der auf Grund der §§ 108. 151 des angeführten Gesetzes Angeklagte ist freigesprochen, weil jene Bestimmungen nur dem Missbrauch der Quittungskarten zu Ungunsten der Arbeiter vorbeugen wollen. „Unter den sonstigen durch dieses Gesetz nicht vorgesehenen Eintragungen oder Vermerken — führt das Urtheil fort — sei nicht jeder beliebige Vermerk zu verstehen, sondern nur ein solcher, der, abgesehen von der „Führung und den Leistungen“ über andere Eigenschaften des Inhabers Aufschluss giebt oder anderweitige geheime, für das Fortkommen desselben unzuträgliche Zwecke verfolge.“

Diese von der Staatsanwaltschaft mit der Revision angegriffene Auffassung beschränkt das Anwendungsgebiet der genannten Gesetzesvorschriften rechtsirrthümlich. Zunächst steht der Wortlaut der Bestimmungen — wie dies auch das Urtheil anerkennt — der erstrichterlichen Interpretation entgegen. Der § 108 a. a. O. lautet:

> „Die Eintragung eines Urtheiles über die Führung oder die Leistungen des Inhabers sowie sonstige durch dieses Gesetz nicht vorgesehene Eintragungen oder Vermerke in oder an der Quittungskarte sind unzulässig.“

Welchen Zweck die Vermerke verfolgen, welche Bedeutung dieselben haben, ob sie nachweislich für den Arbeitgeber oder für den Arbeitnehmer von Werth sind, ob die Vermerke einen in sich verständlichen Sinn haben oder nicht, für alle derartigen Unterschiede findet sich im Gesetze keinerlei Anhalt. Als alleiniges Unterscheidungsmerkmal führt es auf, ob die Eintragung oder der Vermerk im Gesetze vorgesehen oder nicht vorgesehen ist. Da nun die in Rede stehenden Vermerke in dem Gesetze vom 22. Juni 1889 nirgend vorgeschrieben, so sind dieselben als unzulässig anzusehen und nach Maassgabe des § 151 a. a. O. mit Strafe bedroht.

Zu demselben Resultat führen Zweck und Sinn der Bestimmungen, wie beide in der denselben seitens der Staatsregierung beigegebenen Begründung gekennzeichnet sind. Danach sollte das in dem Gesetzentwurfe vom 22. November 1888 vorgesehene Quittungsbuch, an dessen Stelle im Gesetze vom 22. Juni 1889 die Quittungskarte getreten ist, eine Bedeu-

tung nur für die dort näher spezifizirten Beziehungen des Versicherten zu den Versicherungsanstalten haben. „Zu anderen Zwecken soll das Quittungsbuch nicht dienen.“ „Diese Absicht wird erreicht, wenn alle mit den bezeichneten Zwecken nicht zusammenhängenden Eintragungen und Vermerke in oder an dem Quittungsbuche untersagt und unter Strafe gestellt werden“ — Drucksachen des Reichstages 7. Legislaturperiode, IV. Session 1888/89 Nr. 10 S. 71. — „Das Quittungsbuch soll niemals eine andere Bedeutung haben als die eines Nachweises über die Dauer einer Beschäftigung und den Berufszweig, in welchem dieselbe stattgefunden hat, ein Nachweis, der ausschliesslich für die Zwecke der Alters- und Invalidenversicherung dienen soll, für diese aber auch genügt.“ — Und ferner: „Es soll alles vermieden werden, was dem Quittungsbuche den Charakter eines Arbeitsbuches . . . verleihen könnte“ — a. a. O. S. 126 bezw. S. 141. — Ungeachtet dieser Garantien wurde in das spätere Gesetz die Quittungskarte statt des Quittungsbuches aufgenommen, weil man in dem letzteren immer noch ein verstecktes Arbeitsbuch erblickte. Es geht hieraus hervor, dass unter allen Umständen jede Möglichkeit genommen werden sollte, dass die Quittungskarte noch irgend welchen anderen Zwecken — gleichviel welchen — als den im Gesetze bestimmten dienen könnte, weil jeder andere Vermerk — sei derselbe an sich deutlich oder ein geheimes Zeichen — wieder die Möglichkeit eröffnet hätte, die Quittungskarte zu einem Arbeitsbuche mit Zeugnissen über Führung und Leistung des Inhabers zu machen. In Uebereinstimmung hiermit sagt der von dem Urtheile herangezogene Kommentar des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes: „Es dürfen selbstredend auch keine auf Verabredung beruhende geheime Zeichen eingetragen werden“ und spricht hiermit nur aus, dass überhaupt keine vom Gesetze nicht vorgesehenen Vermerke, also auch keine geheimen Zeichen eingetragen werden dürfen.

Von demselben Bestreben, ausser den im Gesetze bestimmten, jede und alle sonstigen Eintragungen und Vermerke zu verbieten, legen auch die über das Zustandekommen des Gesetzes gepflogenen Reichstagsverhandlungen Zeugniss ab. Zu § 90 des Entwurfes — § 108 des Gesetzes — bezeichnete bei der zweiten Berathung gegenüber einem Antrage der Abgeordneten B. und Genossen der Kommissar des Bundesrathes als einen nach dem Gesetze unzulässigen Vermerk, der den Arbeiter dazu berechtigt, sich eine andere Quittungskarte zu holen, jedes „Zeichen und wenn es nur in einem Nadelstiche besteht oder in einer Linie, die man mit einer Nadel auf der Quittungsmarke zieht, oder in einem einfachen Bleistiftpunkt oder Tintenstrich“ — Stenographische Berichte des Reichstages, 7. Legislaturperiode, IV. Session 1888/89 S. 1502. — Bei der dritten

Berathung widersprach der Abgeordnete St. einem demnächst auch abgelehnten Antrage, eine Karte „mit an sich ganz unerheblichen, aber gleichwohl unzulässigen Vermerken“ seitens der Behörde nur dann einzubehalten, wenn der Arbeiter nicht widerspricht, durch die Ausführung, dass nach der im Reichstage in sehr entschiedener Weise zum Ausdrucke gelangten Ansicht die allermöglichsten Garantien zu geben seien, dass nicht die Quittungskarten durch irgend welche Zeichen, die ihnen gegeben werden u. s. w. missbraucht werden möchten, und dass daher die Zurückbehaltung der Karte nicht von dem Willen der einzelnen abhängig gemacht werden könnte — a. a. O. S. 1965. Zu § 142 des Entwurfes — jetzt § 151 — endlich stellte derselbe Abgeordnete den auf gleichem Boden ruhenden Antrag, jene Vermerke nur dann zu strafen, wenn sie ohne die Zustimmung des Inhabers der Karte gemacht würden, und begründete den Antrag damit, dass es doch zu weit ginge, wenn Bestrafung eintreten müsse, sobald auch nur „aus Unkenntniss oder aus Uebereilung irgend ein kleiner Handwerker, ein kleiner Landwirth ganz harmlose Notizen, vielleicht einen Strich, auf eine solche Karte macht“. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt unter der Bemerkung des Bundesrathskommissars, „dass damit doch nur ein fakultatives Arbeitsbuch wiederhergestellt werden würde“ — a. a. O. S. 1988.

Es muss daher angenommen werden, dass die gesetzgeberische Absicht dahin gegangen ist, die Eintragungen und Vermerke ausnahmslos auf solche zu beschränken, die im Gesetze selbst vorgesehen sind, und denjenigen zu bestrafen, der andere lediglich objektiv unzulässige Eintragungen oder Vermerke macht.

Es folgt hieraus von selbst die Nothwendigkeit der Aufhebung des angegriffenen Urtheiles.

Nr. 202. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 8. Februar 1892.

Eine innerhalb des Bahnhofes zum Rangirdienste verwendete Lokomotive fällt unter den Begriff des „Transportes auf einer Eisenbahn“ im Sinne der §§ 315. 316. D. R.Str.G.B.'s

Die Beschwerde über Verletzung des § 316 St.G.B.'s ist darauf gestützt, es sei vom Vorderrichter der Begriff des „Transportes auf einer Eisenbahn“ verkannt. Die Revision erkennt an, dass unter diesen Begriff auch eine einzelne, in Fahrt begriffene Lokomotive fallen könne, sie will ihn aber auf diejenigen Lokomotiven beschränken, die nach bestimmter Fahr-

ordnung für den Zugdienst (Bewegung zwischen Lokomotivschuppen und fahrplanmässigen Zügen, Bewegung von und nach den Zügen, Fahrten behufs Bewegung ganzer fertig gestellter Züge innerhalb der Stationen, Fahrten von Maschinen auf freier Strecke, endlich die Zugleistung vor den Zügen selbst) in Fahrt begriffen seien, nicht aber auch auf solche, die lediglich für den Rangir- (Vorschiebe-) Dienst sich in Verwendung befinden. Diese Unterscheidung ist willkürlich und unbegründet. Nach feststehender Rechtsprechung umfasst der Begriff „Transport auf einer Eisenbahn" und dessen „Gefährdung" neben der Gefährdung der Beförderung auf einer Eisenbahn und des Betriebes derselben im allgemeinen und ohne Rücksicht auf einen bestimmten Transport jedenfalls auch die Gefährdung eines solchen bestimmten einzelnen Transportes; ebenso ist allgemein anerkannt, dass die Bezeichnung „Transport auf einer Eisenbahn" nicht bloss auf die Beförderungsmittel und die in Beziehung zu diesen gebrachten Transportgegenstände, sondern auch auf die Zugmittel, die Lokomotiven, Anwendung zu finden hat. Damit solche Beförderungs- oder Zugmittel zum „Eisenbahntransport" werden, ist nur erforderlich, dass sie zur maassgebenden Zeit in einer dem Zwecke und Wesen des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Weise sich in Verwendung befinden. Das ist der Fall auch bei derjenigen Lokomotive, mit der innerhalb des Bahnhofes der sogenannte Rangirdienst verrichtet wird. Der Zweck des Rangirens kann ein verschiedener sein, und das erste Urtheil giebt darüber allerdings keinen Aufschluss, zu welchem Zwecke speziell die Rangirbewegung auf Bahnhof Sch. am 16. März 1891 geschehen ist, bei der der Zusammenstoss der Lokomotive No. 1526 mit einem der auf dem Rangirgeleise befindlichen Güterwagen erfolgte. Mag aber der Zweck der gewesen sein, die Güterwagen von dem Orte, wo sie sich befanden, nach einem anderen Orte oder Geleise fortzubewegen, um jenen Ort oder jenes Geleis für die Durchfahrt anderer Wagen frei zu machen, oder dieselben, sofern sie auf Bahnhof Sch. verbleiben sollten, nach dem zu ihrer Aufbewahrung dienenden Orte zu schaffen, oder aber sie zur Weiterbeförderung zurechtzustellen und ihre Verbindung mit dem zu befördernden Zuge vorzubereiten oder herzustellen, — in allen diesen Fällen hat die Rangirbewegung den Zwecken des Eisenbahnbetriebes gedient, und es hat deshalb die zur Ausführung der Bewegung benutzte Lokomotive als Eisenbahntransport im gesetzlichen Sinne zu gelten. Dementsprechend hat denn auch das Reichsgericht bereits wiederholt anerkannt, dass eine innerhalb des Bahnhofes den Rangirdienst versehende Lokomotive die Eigenschaft eines solchen Transportes habe.

Nr. 203. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 12. Februar 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 22. Nr. 111. S. 331.]

Die gewinnsüchtige Absicht im Falle des § 133 Abs. 2 des D.R.Str.G.B.'s ist nicht ausgeschlossen, wenn der Thäter die Akten nicht als solche zur Erlangung eines Gewinnes verwenden, sondern sie nur als altes Papier (Makulatur) verwerthen wollte.

Laut einer Verfügung des Eisenbahnbetriebsamtes K. sollten die auf dem Boden des Bahnhofsgebäudes befindlichen Akten geordnet werden. Der mit der Ausführung der Arbeit beauftragte Beamte zog den Angeklagten zur Aushülfe zu, und dieser hat dann viermal eine Anzahl der zu ordnenden Akten vom Orte ihrer Aufbewahrung weggenommen und sie sodann verkauft. Er ist deshalb ausser wegen Diebstahls auch aus § 133 St.G.B.'s verurtheilt. Die Strafkammer verneint aber, entgegen der Anklage, die Anwendbarkeit des Abs. 2 des § 133. Diese letztere Entscheidung ist von der Staatsanwaltschaft als rechtsirrthümlich angegriffen, und es wurde die Revision für begründet erachtet aus folgenden

Gründen:

Der Vorderrichter erachtet für erwiesen, es sei dem Angeklagten nicht um den Werth der entwendeten Akten „als solcher“, sondern um den Verkaufswerth des entwendeten Papiers zu thun gewesen, nur in den Besitz des Papiers als Verkaufswerth, als Makulatur habe er sich setzen und durch den erzielten Kaufpreis sich bereichern wollen. Hiernach war aber gerade die Absicht des Angeklagten bei Begehung der That auf Erlangung eines Vermögensvortheiles gerichtet. Ob dieser sich aus den Akten als solchen, d. h. aus dem Werthe, der ihnen mit Rücksicht auf ihren Inhalt beiwohnte, ergab, oder ob er durch Verwerthung der Akten als Makulatur erzielt wurde, ist für die Anwendbarkeit des § 133 Abs. 2 St.G.B.'s gleichgültig. In jedem Falle lag das die Handlungsweise des Angeklagten bestimmende Moment in dem Erstreben des durch die Akten zu erlangenden Gewinnes. Der Vorderrichter scheint davon ausgegangen zu sein, dass weil die Akten als solche Gegenstand der amtlichen Aufbewahrung waren und ihre Eigenschaft als Akten daher für den Thatbestand des § 133 Abs. 1 von Erheblichkeit war, es auch für das straferhöhende Moment des Abs. 2 von wesentlicher Bedeutung sei, ob der Angeklagte durch das Beiseiteschaffen und die demnächstige Verwerthung der Papiere als Akten sich Gewinn verschaffen wollte. Dem ist jedoch nicht beizutreten. Durch welche Verwendung der beiseite geschafften Urkunden der Thäter sich Gewinn verschafft, ist gleichgültig, die Voraussetzung des

§ 133 Abs. 2 ist erfüllt, wenn der Angeklagte für sich irgendwie einen Gewinn durch Benutzung oder Veräusserung des beiseite geschafften Gegenstandes erlangen wollte.

Nr. 204. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 12. Februar 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 22. Nr. 121. S. 357.]

Begriff der Fahrlässigkeit. Rücksichtnahme auf die thatsächlichen Verhältnisse des einzelnen Falles in Beziehung auf die Vorhersehbarkeit und die Wahl der Verhütungsmittel. St.G.B. § 316.

Der Angeklagte befand sich im August 1891 zu Schöneberg in einer an der Berliner Dampfstrassenbahn belegenen Restauration, als die Deichsel seines Fuhrwerkes zufolge Scheuens eines Pferdes die herannahende Lokomotive beschädigte.

In dem zeitweisen aufsichtslosen Verlassen des Gefährtes hat der erste Richter ein Ausserachtlassen der pflichtmässigen Sorgfalt zwecks Verhütung einer Gefährdung des Eisenbahntransportes nicht erblickt und zur Begründung die nachfolgenden Sätze aufgestellt:

1. Es liegt einem Wagenführer nicht ob, falls er sein Fuhrwerk auch nur für kurze Zeit auf der Strasse verlässt, für ununterbrochene Beaufsichtigung desselben Sorge zu tragen. Eine solche Verpflichtung kann auch für die Strassen, wo Dampfwagen verkehren, nicht angenommen werden.

2. Dass in Strassen mit Dampfwagenverkehr der Führer eines Fuhrwerkes die Zügel überhaupt nicht aus der Hand lasse oder doch stets am Kopfe der Pferde sich aufhalte, kann unmöglich verlangt werden.

Die Sätze beruhen auf Rechtsirrthum.

Der erste Satz steht im Widerspruche mit mehrfach getroffenen polizeilichen Anordnungen, denen zufolge auf öffentlichen Plätzen, Strassen oder sonst im Freien, insbesondere in unmittelbarer Nähe von Eisenbahngeleisen angespannt stehende Pferde nicht ohne Aufsicht gelassen werden dürfen, weder für längere noch für kürzere Zeit. Ausnahmefälle pflegen ausdrücklich geregelt zu sein.

> Vgl. Regierungspolizeiverordnung vom 25. Juni 1845 für den Regierungsbezirk Potsdam (Amtsblatt S. 215); Wegepolizeiordnung dgl. vom 11. Juni 1882 (Amtsblatt S. 242 Beilage) § 15; Polizeiverordnung, betreffend den Betrieb der Dampfstrassenbahnen im Kreise Teltow vom 19. Februar 1889 (Beilage zu No. 36 des Teltower Kreisblattes).

Auch das Strassenpolizeireglement für Berlin vom 7. April 1867 § 18 enthält eine entsprechende Vorschrift.

Alle oben angeführten Sätze des ersten Richters beruhen ferner auf unrichtiger Würdigung eines wesentlichen Bestandtheiles des Begriffes der Fahrlässigkeit im strafrechtlichen Sinne. Mit Recht zwar geht der erste Richter davon aus, dass ein Ausserachtlassen pflichtmässiger Sorgfalt dargethan werden muss; aber er entnimmt den Maassstab der Sorgfalt allgemeinen Betrachtungen, während die besonderen Umstände des einzelnen Falles es sind, von denen bei der Prüfung der Frage auszugehen ist, was zur Verhütung von Unglücksfällen verständigerweise zu thun war.

So kann es je nach den Umständen durchaus geboten erscheinen, dass der Führer von scheuen und feurigen Pferden diese keinem Anderen inmitten einer von Menschen und Fuhrwerken belebten Strasse überlässt, damit nicht Menschen verletzt werden. Nicht minder kann das Gleiche geboten erscheinen, um eine Gefährdung von Eisenbahntransporten zu verhüten, zumal wenn ein Zug im Herannahen begriffen ist. Das Gesetz verlangt vermöge der Strafbestimmungen in §§ 222, 230, 316 St.G.B.'s u. a. m. eine sorgfältige Ueberlegung der im einzelnen Falle vorhersehbaren Gefahren und ein entsprechendes Verhalten, um ihnen vorzubeugen; nicht etwa nur nach Polizeivorschriften, sondern nach Maassgabe der Erfahrung. Was die Vorhersehbarkeit eines schädlichen Erfolges anbelangt, so kommt dabei allerdings das Maass der persönlichen Einsicht und Erfahrung des Einzelnen in Betracht, und ebendies gilt für die Prüfung der Frage, ob im einzelnen Falle etwa gewählte Vorbeugungsmittel haben für ausreichend erachtet werden können. In allen diesen Richtungen fehlt es aber an einer Prüfung der Sachlage durch den ersten Richter.

Unerwogen gelassen ist die Bestimmung der Strassenbahn, von Dampfwagen befahren zu werden, sodass das Nahen eines Zuges als etwas Zufälliges nicht angesehen werden kann; unerwogen geblieben ist ebenso die Frage, ob der Angeklagte ein solches Herannahen als möglich sich vorgestellt hat oder doch bei einiger Ueberlegung vorstellen konnte. War ihm eine solche Ueberlegung zuzumuthen, so kam weiter in Frage, ob er die Möglichkeit eines Scheuens der Pferde vorhersehen, also auch die Möglichkeit eines Zusammenstosses seines Wagens mit dem Dampfwagen erkennen konnte, und welche Mittel zur Verhütung sich ihm darboten.

Ergab sich bei dieser Prüfung das, was der erste Richter für erwiesen erachtet hat, nämlich, dass weder ein Hemmen der Räder noch ein Absträngen noch ein Kurzbinden der Leine zur Vermeidung gefährlicher Bewegungen der Pferde genügen konnte, so trat in Frage, ob der Angeklagte sich von den Pferden überhaupt entfernen durfte, insbesondere ob er nicht auch dann bei ihnen bleiben musste, wenn er aus der Restauration irgend

eine Erfrischung wünschte. Entfernte er sich unter Anstellung eines Vertreters zur Aufsicht, so kam es darauf an, ob dieser geeignet gewählt wurde. Der erste Richter meint, dass eine zur Bewachung bestellte Person den Unfall nicht unter allen Umständen hätte verhüten können, so wenn sie sich zufällig hinter dem Wagen während des Zusammenstosses befand. Diese Erwägung beruht auf dem Rechtsirrthum, dass nur absolut wirksame Vorbeugungsmittel in Rücksicht zu ziehen seien, wenn sich frage, wie ein eingetretener Unfall habe verhütet werden können. Daraus, dass geeignete Mittel unter Umständen versagen, folgt keine Berechtigung für den, der sie zur Verhütung von Beschädigungen anwenden könnte, es damit gar nicht zu versuchen. Hat er sie nach seiner Einsicht mit Sorgfalt gewählt, so trifft ihn der Vorwurf, einen etwaigen Unfall verursacht zu haben, nicht. Anders, wenn er sich mit Vorbeugungsmitteln behilft, deren Unzulänglichkeit er hätte voraussehen können.

Die Verneinung fahrlässiger Verschuldung entbehrt hiernach einer zureichenden Begründung.

Nr. 205. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 15. Februar 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 22. Nr. 118. S. 347.]

Jede unzulässige Form der Entwerthung derjenigen Marken, die auf die in Gemässheit des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes auszustellenden Quittungskarten eingeklebt sind, ist mit der Strafe des § 151 des Ges. v. 22. Juli 1889 zu belegen.

Der § 108 a. a. O. verbietet „die Eintragung eines Urtheiles über die Führung oder Leistungen des Inhabers sowie sonstige durch dieses Gesetz nicht vorgesehene Eintragungen und Vermerke in oder an der Quittungskarte“.

Der § 109 a. a. O., der von der Einklebung der Marken handelt, ordnet in Absatz 2 an,

> dass der Bundesrath befugt sei, über Entwerthung von Marken Vorschriften zu erlassen und deren Nichtbefolgung mit Strafe zu bedrohen.

Diese unterm 27. November 1890 erlassenen Vorschriften bestimmen in den übrigen dort bezeichneten Fällen der Markenverwendung, wann und von wem die Entwerthung der Marken vorzunehmen sei, stellen in Ziffer 6 über die Art der Entwerthung einen allgemeinen Grundsatz auf, überlassen sonst die Regelung der Art der Entwerthung der Landeszentralbehörde, führen in den in den Ziffern 1. 3 vorgesehenen Fällen aus, dass

dort die Angabe des Entwerthungstages von der Bundeszentralbehörde vorgeschrieben werden darf, ordnen aber in Ziffer 2 in den Fällen, in welchen die Arbeitgeber oder die Versicherten selbst die Marken einzukleben haben, an, dass dieselben befugt sein sollen, die eingeklebten Marken in der Weise zu entwerthen, dass die einzelnen Marken handschriftlich oder unter Verwendung eines Stempels mit einem die Marke in der Hälfte ihrer Höhe schneidenden schwarzen waagrechten schmalen Strich durchstrichen werden — wobei ausdrücklich hinzugefügt wird, dass andere auf die Marken gesetzte Zeichen nicht als Entwerthungszeichen gelten sollen — und stellen endlich unter Ziffer 7 alle Zuwiderhandlungen gegen die vorgenannten oder gegen die von der Bundeszentralbehörde getroffenen Anordnungen unter eine von der unteren Verwaltungsbehörde zu verhängende Ordnungsstrafe bis zu 100 *M.*

Zweck und Sinn der Bestimmung des § 108 des angeführten Gesetzes gehen nun aber dahin, dass die in die Quittungskarte zu machenden Eintragungen und Vermerke ausschliesslich für die Zwecke der Alters- und Invalidenversicherung dienen sollen, dass hierfür die im Gesetze selbst vorgesehenen Eintragungen genügen, und dass alle und jede anderen Vermerke, gleichviel welchen sonstigen Zweck dieselben verfolgen, als unzulässig unter Strafe gestellt werden sollen, weil anderenfalls immer wieder die Möglichkeit eröffnet würde, die Quittungskarte zu dem unter allen Umständen zu beseitigenden Arbeitsbuche zu machen, und zwar dadurch, dass in dieselbe in versteckter Form Zeugnisse über Führung und Leistung des Inhabers gelangen könnten. Diese Auffassung über den Sinn des § 108 a. a. O. ist aus den Motiven des Gesetzentwurfes und aus den über das Zustandekommen des Gesetzes gepflogenen Reichstagsverhandlungen in dem Urtheile des I. Strafsenates des Reichsgerichtes vom 4. Februar 1892 Rep. 67/92 ausführlich begründet und wird hierauf Bezug genommen. Ein solcher im Gesetze selbst vorgesehener Vermerk ist freilich auch der in Ziffer 2 der Bundesrathsbestimmungen für zulässig erklärte Entwerthungsvermerk auf der Marke. Aber auf den dort angeordneten schwarzen Strich beschränkt sich auch die Zulässigkeit, und jeder andere Vermerk muss daher als ein im Gesetze nicht vorgesehener, als ein unzulässiger durch § 151 a. a. O. mit Strafe bedrohter erachtet werden. Zu gleichem Resultate gelangt man durch die Erwägung, dass die Ziffer 2 a. a. O. in den Fällen der dort gekennzeichneten Markenverwendung alle anderen auf die Marken gesetzten Zeichen — ausser dem vorgeschriebenen Striche — als Entwerthungszeichen nicht gelten lässt, dieselben also in die Kategorie der im Gesetze nicht vorgesehenen Vermerke verweist, sowie ferner, dass die Ziffern 1. 3 für die Art der Entwerthung der dort beschriebenen Marken ausnahmsweise die Angabe des Entwerthungs-

tages zulassen, dieselbe also in den übrigen, hier in Rede stehenden Fällen ebenfalls als einen Vermerk ansehen, der unzulässig ist.

Demgemäss ist durch die Bestimmungen des Bundesrathes an dem Umfange der nach dem Gesetze vom 22. Juni 1889 als objektiv unzulässig erklärten Vermerke in oder an der Quittungskarte nichts geändert worden, und es enthält daher zutreffend die Ziffer 7 jener Bestimmungen den ausdrücklichen Zusatz „sofern nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe erwirkt ist“. Einen anderen als diesen subsidiären Charakter konnte aber auch die Strafbestimmung gar nicht tragen, da sich sonst der Bundesrath mit den Bestimmungen des Gesetzes in Widerspruch gesetzt haben würde. Während nach letzterem alle anderen Eintragungen und Vermerke, die nicht im Gesetze selbst oder in den auf Grund desselben erlassenen Bundesrathsbestimmungen vorgesehen, der Bestrafung aus § 151 a. a. O. anheimfallen sollen, kann nicht der Bundesrath für eine Gattung solcher durch das Gesetz für unzulässig erklärten Vermerke nämlich für im Gesetze nicht vorgesehene Markenentwerthungsvermerke — die in Ziffer 7 angeordnete ungleich geringere Ordnungsstrafe anordnen. — Irrig ist die Berufung des Vorderrichters auf die Ausführung des Kommissars der Staatsregierung v. Woedtke in der Einleitung zu dessen Kommentare des Gesetzes vom 22. Juni 1889, denn nicht vereinbar mit den Zwecken des Gesetzes sind alle und jede im Gesetze nicht vorgesehenen Eintragungen und Vermerke, weil die im Gesetze vorgesehenen für das Gesetz genügen. Gegentheils sagt derselbe Kommentator zu § 109 Note 3: Die Entwerthung der Marken durch die Arbeitgeber oder Versicherten soll „im Hinblick auf § 108 ausschliesslich dadurch geschehen dürfen, dass die Marke der Länge nach mit einem schmalen schwarzen Striche durchstrichen wird“. Irrig ist ferner die Urtheilsausführung, dass der § 108 a. a. O. nur alle „bewussterweise“ mit den Zwecken des Gesetzes im Widerspruche stehenden Eintragungen unter Strafe stellen will. Mag immerhin der in den §§ 108. 151 a. a. O. mit Strafe bedrohte Thatbestand, der sich lediglich als ein Vergehen gegen ein polizeiliches Präventivgesetz darstellt, den Nachweis einer Schuld erfordern und daher auch die Bestimmung des § 59 St.G.B.'s anwendbar machen. Das Urtheil geht nicht davon aus, dass der Angeklagte sich in einem thatsächlichen Irrthume befunden hat, sondern dass ihm die Kenntniss des Strafgesetzes, das heisst, dass das Gesetz vom 22. Juni 1889 die vom Angeklagten gemachten Vermerke als unzulässig und strafbar erachtet, nachgewiesen werden müsse. Ein derartiger rechtlicher Irrthum ist nicht geeignet, den Angeklagten zu exkulpiren.

Einer endlichen Erörterung bedarf indess der Umstand, dass der Bundesrath jene früheren Bestimmungen vom 27. November 1890 unterm

22. Dezember 1891 (R.G.Bl. S. 399) unter anderem unter II. Ziff. 3 a Abs. 2 dahin geändert hat, dass nunmehr für die hier in Frage kommenden Fälle der Markenentwerthung im Gegensatze zu früher die Entwerthung gerade und nur in der Weise erfolgen darf, dass der Entwerthungstag auf den einzelnen Marken in Ziffern angegeben wird, z. B. 15. 3. 92, dass also diejenige Entwerthungsart, die früher unzulässig, jetzt die allein zulässige ist. Es fragt sich danach, ob die Bestimmung des § 2 St.G.B.'s.

> „Bei Verschiedenheit der Gesetze von der Zeit der begangenen Handlung bis zu deren Aburtheilung ist das mildeste Gesetz anzuwenden“

vorliegend einen Einfluss auszuüben imstande ist. Auch diese Frage ist zu verneinen.

Denn die Aburtheilung über die hier zur Bestrafung gezogenen Handlungen ist bereits am 4. Dezember 1891 erfolgt, während die neueren, Gesetzeskraft habenden Bestimmungen des Bundesrathes erst unterm 22. Dezember 1891 erlassen und unterm 24. Dezember 1891 veröffentlicht sind. Die Revisionsinstanz hat es aber lediglich mit der Prüfung zu thun, ob das ergangene Urtheil auf einer Gesetzesverletzung beruht — § 376 St.P.O. —, also auf einer Verletzung von Rechtsnormen, die zur Zeit der Aburtheilung bereits galten. Die Revisionsinstanz muss somit die Bestimmungen vom 22. Dezember 1891 ausser Acht lassen.

Nr. 206. Revis. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

(Abtheilung für Invaliditäts- und Altersversicherung.)

Vom 15. Februar 1892.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sonder-Ausg.) II. Nr. 11. S. 47. Ziff. 13.]

Bei Inanspruchnahme der Altersrente gemäss § 157 des Invaliditäts- und Altersvers. Ges. kommen die Bestimmungen der §§ 17 Abs. 2 u. 158 nicht bloss den in einem festen Arbeitsverhältniss stehenden, sondern auch den unständigen Arbeitern zu Gute.

Was zunächst den Hinweis der Beklagten darauf anlangt, dass der Kläger als Handlanger nur „unständiger“ Arbeiter sei, so folgt hieraus keineswegs, dass er sich nicht in einem die Versicherungspflicht begründenden Verhältnisse befunden hätte, von dessen Unterbrechung durch Krankheit der § 17 Abs. 2 a. a. O. handelt. Im Gegentheil ist bei der Berathung des Gesetzes ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass das „Arbeits- oder Dienstverhältniss“ der gedachten Vorschrift kein regelmässiges Verhältniss oder ein Verhältniss zu einem bestimmten Arbeit-

geber zu sein braucht, sondern dass nur berufsmässige Lohnarbeit im Allgemeinen vorliegen muss, wenn die Unterbrechung derselben durch den Eintritt einer Krankheit als Beitragszeit anzurechnen ist (zu vergleichen Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 7. Legislaturperiode IV. Session 1888/89 2. Band S. 1249). Nicht also nur auf die Festbeschäftigten, sondern auch auf die grosse Klasse der Gelegenheits- (unständigen) Arbeiter finden die Vorschriften der §§ 16 Abs. 2, 158 a. a. O. Anwendung.

Wird aber hiervon ausgegangen, so lehrt die Erfahrung, dass die Beschäftigungsart der unständigen Arbeiter hin und wieder arbeitslose Zeiten mit sich bringt. Nichts desto weniger bleiben sie auch während dieser Beschäftigungspausen berufsmässige Lohnarbeiter, und ihr Arbeitsverhältniss an sich besteht weiter. Wollte man nun auf eine Unterbrechung dieses Verhältnisses durch Krankheit den § 17 Abs. 2 a. a. O. nur dann anwenden, wenn unmittelbar vor der Erkrankung eine wirkliche Arbeitsleistung stattgefunden hat, nicht aber auch dann, wenn die Erkrankung zur Zeit einer zufälligen Arbeitslosigkeit eintrat, so würde darin eine vom Gesetzgeber offenbar nicht gewollte Härte liegen. Zweifellos ist der Zweck der erwähnten Gesetzesvorschrift der, dem Versicherten für den durch unverschuldete Krankheit verursachten Verlust an Beiträgen einen Ersatz zu schaffen. Es kommt mithin nicht sowohl darauf an, ob derselbe bei Eintritt der Krankheit zufällig arbeitlos war, als vielmehr darauf, ob der Erkrankte in solchem Maasse berufsmässiger Lohnarbeiter ist, dass in Anbetracht seiner gesammten Verhältnisse angenommen werden kann, er würde während der Krankheitszeit eine versicherungspflichtige Beschäftigung gehabt haben, falls er gesund geblieben wäre. In diesem Sinne würde er, wie das Gesetz es will, „verhindert“ gewesen sein, sein „Arbeits- oder Dienstverhältniss“ fortzusetzen.

Im vorliegenden Falle ergeben nun die Akten, dass der Kläger ein bald hier bald dort als Handlanger beschäftigter Gelegenheitsarbeiter, während der Jahre 1888 bis 1890 regelmässig das ganze Jahr hindurch in versicherungspflichtiger Weise beschäftigt war, soweit ihn nicht eine bescheinigte Krankheit daran hinderte; auch nach Ablauf der hier in Rede stehenden Krankheit, am 30. April 1889, hat er seine Arseit sofort wieder aufgenommen. Es liegt somit kein Anhalt dafür vor, dass die Arbeitslosigkeit auch dann weiter angedauert hätte, wenn er nicht am 20. Februar 1889 von einer mit Erwerbsunfähigkeit verbundenen Krankheit befallen worden wäre; vielmehr deuten alle Umstände darauf hin, dass er während der Krankheitszeit mindestens so viele Wochen hindurch gearbeitet haben würde, als zur Erfüllung der im § 157 a. a. O. vorgesehenen Zahl von 141 erforderlich sind.

Nr. 207. Rev. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

(Abtheilung für Invaliditäts- und Altersversicherung.)

Vom 15. Februar 1892.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sonder-Ausg.) II. Nr. 48. S. 48. Z. 136.]

Umfang der Anwendung der §§ 17 Abs. 2 u. 158 des Alters- und Invalid. Ges. auf sogen. Saisonarbeiter.

Obgleich die Vergünstigung der §§ 17 Abs. 2 und 158 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes auch den nichtständigen Arbeitern zugute kommt und nicht unbedingt voraussetzt, dass die Krankheit sich an eine wirkliche Arbeitsthätigkeit unmittelbar angeschlossen haben muss, so kann eine Anrechnung als Beitrags- bezw. Arbeitszeit doch nur dann eintreten, wenn bei wohlwollender Prüfung der Verhältnisse des Einzelfalles anzunehmen ist, dass der Rentenbewerber durch die Krankheit an der Aufnahme versicherungspflichtiger Beschäftigung und damit an der Verwendung von Versicherungsbeiträgen verhindert worden ist. Eine weitergehende Anrechnung, insbesondere von solchen Krankheiten, welche in eine Zeit fallen, in der der Rentenbewerber schon aus anderen Gründen beschäftigungslos gewesen sein würde, kann nicht stattfinden, da sie dazu führen würde, die Beschäftigungslosen, wenn sie zufällig gleichzeitig erkrankt waren, günstiger zu behandeln, als diejenigen, welche, ohne an Krankheit zu leiden, gefeiert haben. Dies widerspräche aber dem in den Gesetzesmaterialien oftmals bezeugten Grundgedanken, dass nur Zeiten der Arbeit, solche der Arbeitslosigkeit dagegen nur in den ausdrücklich zugelassenen Ausnahmefällen zur Begründung und Fortsetzung der Versicherung geeignet sein sollen.

Nr. 208. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 17. Februar 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 112. S. 1651.]

Zur Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches nach dem Eisenbahn-Haftpflichtgesetze vom 5. März 1869, R.G.Bl. Nr. 27, ist vor Allem der vom Kläger zu führende Nachweis der behaupteten Ereignung im Verkehre der Eisenbahn nothwendig. Wenn diese Ereignung bloss in einer ausserordentlichen Heftigkeit des beim Anfahren eines Zuges gewöhnlich vorkommenden Ruckes bestanden haben soll, so kann der Nachweis hierfür nicht durch den blossen Haupteid erbracht werden.

Bei der Ausfahrt aus der Station H. der St.-Bahn am 5. Mai 1889 wurde der im Postambulance-Wagen dienstmachende k. k. Official S. durch

einen bei Ingangsetzung des Zuges erfolgten Ruck der Maschine an eine Kante der im Postambulance-Wagen befindlichen, zur Aufnahme der Briefe bestimmten Fächer angeschleudert und an der rechten Seite verletzt.

S. klagte nun die St.-Bahn auf Ersatz der Heilungskosten, des entgangenen Verdienstes und auf Zahlung eines Schmerzensgeldes.

Das k. k. Kreis- als Handelsgericht Leitmeritz verurtheilte mit Urtheil vom 2. Oktober 1891 Z. 2395/4327, die St.-Bahn zur Zahlung der Hälfte des mit 300 fl. bemessenen Schmerzensgeldes, der Hälfte des Verdienstentganges per 63 fl. 24 kr., sowie der Hälfte der Heilungskosten per 26 fl. 60 kr., wenn der Kläger die ihm über die im Urtheile näher bezeichneten Facten rückgeschobenen Haupteide ablegen würde.

In den Entscheidungsgründen wird insbesondere Folgendes gesagt:

Zum Begriffe der „Ereignung" im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.G.Bl. No. 27, gehört nicht ein aussergewöhnliches Vorkommen, und deshalb, weil der in Rede stehende Vorfall sich in dem von der Staatsverwaltung beigestellten Ambulance-Wagen zutrug, hat derselbe nicht aufgehört, eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn zu sein, da der betreffende Wagen durch seine Einschaltung in den Eisenbahnzug ein Bestandtheil des letzteren geworden ist.

Wenn also durch den Eid des Klägers die durch die Einvernehmung von Zeugen nicht nachgewiesene Thatsache erhärtet wird, dass S. die Verletzungen durch das Anprallen an eine Kante in Folge eines heftigen Ruckes beim Abfahren des Zuges in der Station H. erlitten habe, so ist auch ohne Nachweis eines Verschuldens der geklagten Bahn deren Schadensersatzpflicht begründet, wenn dieselbe nicht beweist, dass die Ereignung nicht durch einen unabwendbaren Zufall, oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, oder durch Verschulden des Beschuldigten selbst verursacht wurde.

Die geklagte Bahn will allerdings eine derlei unabwendbare Handlung einer dritten Person darin erblicken, dass die Postambulance-Wagen von der k. k. Postverwaltung selbst beigestellt werden, und nach ihrer, der Geklagten, Meinung unzweckmässig eingerichtet sind, indem insbesondere keine Einrichtungen getroffen seien, um den Postdienst im Ambulance-Wagen nicht im Stehen, sondern im Sitzen verrichten zu können, und den bei Ingangsetzung des Zuges unvermeidlichen Erschütterungen und Stössen zu begegnen. Allein dieser Einwand ist unhaltbar, wenn erwogen wird, dass die geklagte Bahn gar nicht behauptet, etwas für die Beseitigung dieser vermeintlichen Uebelstände unternommen zu haben, und dass es ihre Sache war, bei dem Betriebe den angeblich vorhandenen und ihr bekannten Missständen Rechnung zu tragen, dass endlich nicht in der Ein-

richtung des Postambulance-Wagens, sondern in dem heftigen Rucke, welcher bei Ingangsetzung des Zuges veranlasst wurde, die eigentliche Ursache der Verletzung des Klägers zu suchen ist.

Anders steht es mit der Frage des eigenen Verschuldens des Klägers. S. ist schon lange im Postambulance-Dienste thätig und daher mit den Vorkommnissen im Eisenbahnverkehre vertraut. Er musste daher wissen, dass beim Abfahren, welches überdies mehrmals signalisirt wird, ein Ruck entsteht, und hätte eine solche Körperstellung einnehmen müssen und können, dass er dadurch keinen Schaden leide. Insofern trifft auch den Kläger ein Verschulden.

Dies kann aber die Bahn nicht zur Gänze von ihrer Schadensersatzpflicht befreien, denn es wird ein aussergewöhnlicher Ruck behauptet. Es liegt daher der im § 1304 a. b. G. B. vorgesehene Fall der Theilung des Schadens in Folge Mitverschuldens des Beschädigten vor, und hat, da ein anderes Verhältniss sich nicht bestimmen lässt, jeder Theil die Hälfte des Schadens zu tragen.

Ueber Appellation beider Streittheile hat das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Erkenntniss vom 23. Dezember 1891, Z. 27111, das Klagebegehren gänzlich zurückgewiesen und den Kläger zur Zahlung der Prozesskosten an die geklagte Bahngesellschaft verurtheilt.

In den Gründen wird im Wesentlichen bemerkt: Von Seite der geklagten Bahn wurde in der Duplik unter Anbietung des Beweises durch Sachverständige die Behauptung aufgestellt, „dass ein Ruck bei der Ein- und insbesondere bei der Ausfahrt durch kein technisches Mittel vermieden werden kann, auch wenn die Wagen noch so eng gekuppelt sind, insbesondere dann nicht, wenn der Kolben der Maschine beim Halten des Zuges auf dem todten Punkte stehen bleibt; dass in diesem Falle sogar ein stärkerer Ruck nothwendig ist, um den Zug überhaupt in Gang zu bringen, und dass das Stillstehen des Kolbens auf dem todten Punkte oder nahe demselben nicht verhindert werden kann.“

Ungeachtet der erfolgten Erstattung einer weitwendigen Schlussrede hat aber der Kläger in der letzteren dieser Duplikatsbehauptung nicht ausdrücklich und insbesondere widersprochen, dieselbe ist daher nach § 11 a. G. O. für wahr zu halten.

Kann aber ein Ruck eines Eisenbahnzuges insbesondere bei der Ausfahrt durch keinerlei technische Mittel vermieden werden, und ist sogar unter Umständen ein stärkerer Ruck nothwendig, um den Zug überhaupt in Bewegung zu bringen, dann ist eben ein solcher Ruck ein unabwendbarer Zufall, und dann sind die Folgen derselben nach § 2 der Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. No. 27, von der Geklagten auch nicht zu vertreten.

Der k. k. Oberste Gerichtshof verwarf mit Entscheidung vom 17. Februar 1892, Z. 1583, die vom Kläger erhobene Revisionsbeschwerde und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Es ist eine durch tägliche Erfahrung bestätigte, daher eines Nachweises nicht bedürfende Thatsache, dass die Ingangsetzung eines Eisenbahnzuges von einem stärkeren oder schwächeren Ruck begleitet ist.

Dies bestreitet auch der Kläger nicht, jedoch stützt er sein Begehren auf das Vorkommen eines ungemein heftigen Ruckes.

Es mag zugegeben werden, dass ein solcher aussergewöhnlich heftiger Ruck unter gewissen Umständen als eine Ereignung im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.G.Bl. No. 27, anzusehen ist, weil einem derartigen ungewöhnlichen Vorkommnisse von den Mitreisenden selbst bei Anwendung aller Vorsicht nicht vorgebeugt werden kann, und es könnte sich in einem solchen Falle die belangte Unternehmung von der Ersatzleistung nur durch die Herstellung des ihr obliegenden, im § 2 des zitirten Gesetzes vorgesehenen Beweises befreien.

Gleichwohl ist die vorliegende Revisionsbeschwerde nicht zur Berücksichtigung geeignet. Denn die Voraussetzung der im § 1 des zitirten Gesetzes begründeten Ersatzleistung, nämlich die eine Verletzung herbeiführende Ereignung hat als Grundlage seines Anspruches der Kläger zu beweisen. Im vorliegenden Falle stehen aber die diesfälligen Behauptungen des Klägers beweislos da, denn der von ihm geführte Zeugenbeweis ist, wie bereits der erste Richter dargestellt hat, nicht gelungen. Durch den Haupteid aber kann die Heftigkeit des behaupteten Ruckes — und auf diese allein kommt es nach dem Gesagten an — nicht erwiesen werden, da es nicht zulässig erscheint, hierüber die subjektive Anschauung des Klägers allein entscheiden zu lassen, zumal es Jenem, der für die geklagte Gesellschaft den aufgetragenen Haupteid abzulegen hätte, mit Rücksicht auf das Resultat des durchgeführten Zeugenbeweises unmöglich ist, sich darüber eine begründete Ansicht zu bilden, ob der fragliche Ruck ein ausserordentlicher gewesen sei oder nicht.

Nr. 209. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 19. Februar 1892.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1021.]

Anlegung von Kolonien. Gesetz vom 25. August 1876 G.S. S. 405.

Ist die Anlegung einer Kolonie ausserhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft in der irrigen Annahme, dass es sich um eine Einzelansiedlung handele, von der Ortspolizeibehörde anstatt vom Kreisausschuss

genehmigt worden, so kann die Ortspolizeibehörde fordern, dass die Genehmigung des zuständigen Kreisausschusses nachgebracht, oder aber die bereits erbauten Wohnhäuser als solche, d. h. in ihrer Einrichtung zu Wohnzwecken, beseitigt und nicht bewohnt werden.

Nr. 210. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 19. Februar 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 103. S. 1547.]

Die Unkenntniss eines in der amtlichen Landeszeitung publizirten Vieheinfuhrverbotes ist kein Strafausschliessungsgrund. Wenn nach Zulass des § 5 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, der Transitverkehr auf Eisenbahnen vom Einfuhrverbote ausgenommen ist, so kann die Partei nicht deshalb wegen verbotswidriger Einfuhr bestraft werden, weil ihre mit dem Bahnzuge eingelangten Thiere im behördlichen Auftrage hierlands ausgeladen und veräussert wurden.

Mit Urtheil des k. k. Kreisgerichtes Wiener-Neustadt vom 9. November 1891, Z. 5106, wurde Josef S. von der gegen ihn erhobenen Anklage wegen Vergehens im Sinne des Art. I, § 45, Abs. 2, Z. 1, des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.G.Bl. Nr. 51, und der §§ 5 und 46 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.G.Bl. Nr. 35, gemäss § 259, Z. 3, St.P.O., freigesprochen. Die gegen dieses Urtheil von der Staatsanwaltschaft erhobene Nichtigkeitsbeschwerde wurde aus folgenden Gründen verworfen:

Die Staatsanwaltschaft Wiener-Neustadt ist im Rechte, wenn sie, auf § 281, Z. 9 b, St.P.O., gestützt, die Behauptung vertritt, dass der Gerichtshof mit Unrecht die vom Angeklagten behauptete Unkenntniss des Einfuhrverbotes als einen die Strafbarkeit ausschliessenden Umstand behandelt hat. Durch Veröffentlichung der Statthalterei-Kundmachung in der amtlichen Landeszeitung, mit Wirksamkeit vom Tage der Einschaltung — den 27. September 1891 — war die behördliche Anordnung allgemein verbindlich. Sache des Angeklagten, der das Fleischhauergewerbe betrieb, wäre es gewesen, sich Kenntniss dieser Kundmachung zu verschaffen: die Möglichkeit dazu hatte er, ausser durch Einsicht in die „Wiener Zeitung", auch allenfalls durch Anfrage bei der Bezirkshauptmannschaft, und ein besonderer Anlass dazu war für ihn durch den Umstand gegeben, dass der Angeklagte behufs Ankaufes von Rindern sich nach Ungarn, das im Sinne des Thierseuchengesetzes Ausland ist, begeben musste.

Erscheint demnach in dieser Beziehung die Nichtigkeitsbeschwerde der Staatsanwaltschaft berechtigt, so erweist sie sich doch andererseits als unbegründet, wenn Folgendes in Betracht gezogen wird:

Die Kundmachung der niederösterreichischen Statthalterei vom 23. September 1881, Z. 56340, enthält am Schlusse die ausdrückliche Bestimmung, dass die verfügten Verkehrsbeschränkungen auf die im Wege des Eisenbahnverkehres transitirenden Wiederkäuer keine Anwendung finden. Nach dem Inhalte dieser Bestimmung ist es sonach gestattet, Thiere aus den verseuchten Komitaten im Wege des Eisenbahnverkehres über die österreichische Grenze zu bringen; solange sich das Thier im Eisenbahnwaggon befindet, hat eine Verletzung des behördlichen Einfuhrverbotes nicht stattgefunden. Diese Verfügung beruht einerseits offenbar auf dem Bedürfnisse, den Eisenbahnverkehr nicht zu hemmen, andererseits auf der Erwägung, dass bei Beobachtung der im Gesetze angeordneten Maassregeln — insbesonders jener des § 10, Th.S.G. — eine Seuchenverbreitung durch solche Thiere nicht zu befürchten ist, welche mittelst Eisenbahn befördert werden.

Im vorliegenden Falle hat der Angeklagte lediglich zu verantworten, dass die von ihm gekauften — allerdings aus dem verseuchten Somogyer Komitate stammenden — Thiere im Wege des Eisenbahnverkehres über die österreichische Grenze bis zur Bahnstation Leobersdorf gelangten. Dieser Thatbestand ist aber nach dem Gesagten nicht strafbar, denn er begründet objectiv keine Verletzung des durch die Statthalterei-Kundmachung normirten Einfuhrverbotes. Von der Ankunft der Thiere auf dem Bahnhofe in Leobersdorf hat der Angeklagte im Sinne des § 10, Th.S.G., und zum Zwecke der daselbst vorgesehenen Maassregeln der Behörde die vorgeschriebene Anzeige erstattet; für die Verfügung der Behörde ist der Angeklagte weiter nicht verantwortlich, und wenn diese, anstatt, wie sie nach §§ 4 und 5, Th.S.G., berechtigt war, den Transport zurückzuweisen, in welchem Falle die Thiere, ohne den Bahnwagen verlassen zu haben, wieder über die österreichische Grenze gebracht worden wären, mit Rücksicht auf den unbedenklichen Gesundheitszustand der Thiere die Verfügung traf, dass dieselben in Leobersdorf ausgeladen und im Wege der öffentlichen Versteigerung feilgeboten wurden, so kann der Angeklagte für diese Verfügung, auf die ihm kein Einfluss zustand, und die nicht von ihm ausging, nicht zur Verantwortung gezogen werden.

Es liegt somit eine objektive Verletzung des in der zitirten Statthalterei-Kundmachung normirten Einfuhrverbotes nicht vor, und konnte in Ermanglung des Thatbestandes einer strafbaren Handlung der Verfall des Erlöses für die vom Angeklagten eingeführten Thiere nicht eintreten.

Nr. 211. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 22. Februar 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 32. S. 380.]

§ 333. R. Str. G. B. Beamtenbestechung.

Die objektive Bestechung setzt das Anbieten etc. von Vortheilen für eine zukünftige Amtshandlung voraus, das Anerbieten von Belohnungen für bereits begangene Amtspflichtverletzung begründet nicht den Thatbestand der Bestechung im Sinne des § 333 Str.G.B. Entscheidend ist aber hierfür allein die Meinung und Absicht des Bestechenden; er muss die pflichtwidrige Amtshandlung, zu der er den Beamten bestimmen will, für eine zukünftige halten, und seine Absicht muss darauf gehen, solche durch Angebot etc. herbeizuführen. Das Vorhandensein dieser Meinung und Absicht genügt aber; der Thatbestand der Bestechung wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass dem Anbietenden unbewusst die Amtshandlung, deren Unterlassung herbeigeführt werden sollte, durch den Beamten bereits pflichtmässig vorgenommen war.

Nr. 212. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 24. Februar 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIII. Nr. 39. S. 464.]

Umfang der dem Hauseigenthümer an der (städtischen oder Dorf-) Strasse zustehenden Dienstbarkeit. Nicht jede Erschwerung des Aus- und Eingangs aus und zu dem Hause durch den Strassenverkehr ist ein Eingriff in das Individualrecht der Anlieger.

„Der von der Revision aufgestellte Rechtsgrundsatz, dass dem Eigenthümer eines an der städtischen Strasse belegenen Hauses das dingliche Recht zustehe, die Strasse zu allen wirthschaftlichen Zwecken seines Hauses ungeschmälert zu benutzen, ist in dieser Allgemeinheit weder vom Reichsgericht in dem Bd. 7 S. 213 fg. der Entsch. in Civils. abgedruckten Urtheil oder sonst anerkannt, noch aus dem A.L.R. oder den in dessen Geltungsbereich geltenden Gesetzen herzuleiten. In dem oben angezogenen Erkenntniss des I. Hülfssenats ist zwar eine auf stillschweigendem Vertrag beruhende Dienstbarkeit an der städtischen Strasse zu Gunsten der an derselben errichteten Gebäude angenommen, als deren Inhalt aber nur bezeichnet, dass die Strasse „in erster Linie für die daran gebauten Häuser als nothwendiges Kommunikationsmittel diene, und ihnen zugleich den ihnen für die Befriedigung ihres Lichtbedürfnisses wesentlich freien Raum

gewähre", und weiter die Beschränkung hinzufügt, dass „die Befugnisse der Adjazenten an der Strasse stets der Hauptbestimmung der letzteren untergeordnet bleiben". Wenn es an einer anderen Stelle dieses Urtheils heisst, „dass das Verhältniss der Hauseigenthümer zu der vorüberführenden Strasse nicht aufgehe in der Jedermann zustehenden Befugniss, sich der Strasse als Kommunikationsmittel zu bedienen", so hat damit nicht ein dem Umfange und dem Inhalte nach weitergehendes Recht der Anlieger anerkannt, vielmehr nur gesagt werden sollen, dass das Recht der Anlieger von der lediglich öffentlich-rechtlichen, nach Preussischem Recht nur polizeilich geschützten Befugniss jedes anderen Verkehrsinteressenten sich „durch das besondere vermögensrechtliche Interesse" unterscheide und, weil auf vertragsmässigem Grunde ruhend, rechtlichen Schutz geniesse. In dem Erkenntniss des II. Hülfssenats vom 25. September 1882 (Gruchot Bd. 27 S. 893) ist zwar die Frage, ob den Eigenthümern der an eine städtische Strasse grenzenden städtischen Wohnhäuser ein privatrechtlicher Anspruch auf die Fortgewähr der durch diese Lage bedingten Vortheile zusteht? ohne weitere Einschränkung bejaht, aber gerade unter Hinweisung auf das oben besprochene Erkenntniss des I. Hülfssenats. Es war damals offenbar nur streitig, ob die Lage an einer städtischen Strasse lediglich als ein thatsächlicher Vortheil oder als ein besonderes Recht im Sinne des § 74 Einl. zum A.L.R. zu betrachten sei; eine Ausführung über die Grenzen dieses Rechts war entbehrlich, da der Fall der Tieferlegung der Strasse vor dem betreffenden Hause dem vom I. Hülfssenat entschiedenen der Höherlegung rechtlich gleich lag. In späteren Prozessen, wo gerade die Grenze der privaten Berechtigung der Anlieger streitig war, hat denn auch das Reichsgericht wiederholt ausgesprochen, dass dies Recht nicht weiter auszudehnen, als das Kommunikationsinteresse erfordert (Gruchot Bd. 29 S. 678), dass „das Recht des Hauseigenthümers an der Strasse nicht weiter gehe, wie sich aus der Natur und dem Zwecke der letzteren von selbst ergebe" (Gruchot Bd. 31 S. 932; Entsch. in Civils. Bd. 24 S. 245, Bd. 25 S. 242). Der Zweck der städtischen Strassen ist aber nicht bloss der, den Einwohnern den Anbau und die Benutzung von Wohnhäusern zu erleichtern, sondern auch dem öffentlichen Verkehr zu dienen; die Theilnahme an dem allgemeinen städtischen Verkehr ist andererseits der bewegende Grund, aus welchem man sich an städtischen Strassen anbaut. Aus dieser Wechselbeziehung rechtfertigt sich die Anerkennung des Ein- und Ausganges zu und von der Strasse als Individualrecht der anliegenden Hauseigenthümer; aus dieser Wechselbeziehung ergiebt sich aber weiter, dass dieses Individualrecht kein unbeschränktes sein kann, weil mit solchem Recht sämmtlicher Anlieger der Dienst der Strasse für den örtlich und zeitlich verschiedenen öffentlichen Verkehr unvereinbar

wäre. Nicht jede Erschwerung des Aus- und Eingangs aus und zu dem Hause durch den Strassenverkehr ist daher als ein Eingriff in das Individualrecht der Anlieger zu erachten, die im vorliegenden Falle behauptete Verzögerung der Ausfahrt aus dem Thorwege, wenn man das Individualrecht auch auf diese ausdehnen will, durch vorbeikommende Pferdebahnwagen umsoweniger, als eine solche Verzögerung auch durch das Vorbeigehen von Fussgängern und — noch in grösserem Maasse — durch im Schritt vorüberfahrende Lastwagen verursacht wird. — Derartige Störungen muss sich der berechtigte Grundeigenthümer gefallen lassen, weil sein Recht ja gerade im Zutritt zur öffentlichen Strasse besteht. Kläger verlangt nun freilich auch dafür Entschädigung, dass Wagen, die früher auf dem Strassendamm vor seinem Hause hielten, während ihre Insassen bei ihm Geschäfte erledigten, jetzt auf dem zweiten Geleise halten, dort aber in den Zwischenräumen von wenigen Minuten sich folgenden Pferdebahn-Wagen Platz machen müssen. Dieser Entschädigungsanspruch wäre indess nur dann begründet, wenn das Individualrecht des Klägers sich auf die ausschliessliche Benutzung der Strasse oder der betreffenden Strassenseite, soweit sein Haus an dieselbe angrenzt, erstreckte. Ein soweit gehendes Individualrecht würde den Gemeingebrauch der Strasse gänzlich vereiteln und ist deshalb nicht anzuerkennen. Die Vortheile, die ein Geschäftshaus durch die Beschaffenheit der Strasse hat, an welcher es liegt, darunter auch die Breite der Strasse, welche ein bequemes Vorfahren und Halten von Wagen gestattet, sind vielmehr rein thatsächlicher Natur, ihre Schmälerung durch andere Einrichtungen begründet keinen Entschädigungsanspruch."

Nr. 213. Rek. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 24. Februar 1892.

[Amtl. Nachr. des R. V. A. (Ges.-Ausg.) VIII. Nr. 16. S. 311. Z. 1146.]

War die Ausführung einer neuen Eisenbahnhaltestelle zwischen einem gewerbsmässigen Bauunternehmer und der Eisenbahnverwaltung dergestalt getheilt, dass Ersterer die Erdarbeiten mit seinen Arbeitern, Letztere die Beförderung dieser Arbeiter und der Erdmassen von der Sandgewinnungsstelle auf die neue Haltestelle mit ihren Wagen und ihrem Personal, jeder für seine eigene Rechnung ausführte, so trifft ein einem Arbeiter des Bauunternehmers bei der Entgleisung eines Arbeitszuges zugestossener Unfall die Bauberufsgenossenschaft.

Der Auffassung der beklagten Berufsgenossenschaft, dass die Arbeiter des Bauunternehmers während der Fahrten aus dessen Betriebe in den der Eisenbahnverwaltung übergetreten seien, und dass die Hinterbliebenen

des getödteten Arbeiters wohl einen Anspruch nach dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, nicht aber einen solchen nach dem Unfallversicherungsgesetz geltend machen könnten, ist das Reichs-Versicherungsamt in einer Rekursentscheidung vom 24. Februar 1890 entgegengetreten.

Die Arbeiter verblieben auch während der Fahrten in dem Baubetriebe des Bauunternehmers beschäftigte Arbeiter, da zu den in diesem Betriebe von ihnen vorzunehmenden Verrichtungen auch die — in den Arbeitszügen erfolgende — Zurücklegung des Weges von der Gewinnungs- und Auflade- zu der Verwendungsstelle der Erdmassen und umgekehrt gehörte, dieser Arbeitertransport somit eine wesentliche Eigenthümlichkeit des fraglichen Baubetriebes bildete. Es sind daher auch die den Arbeitern aus der Bahnbeförderung drohenden Gefahren als Gefahren dieses Baubetriebes anzusehen (zu vergleichen Rekursentscheidungen 566, 726 bis 728, 888, 905, 906, 1045 bis 1047, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1888 Seite 290, 1889 Seite 342, 1890 Seite 509, 596, 1891 Seite 252, 253). Zu der Eisenbahnverwaltung standen sie während des Transportes, da sie weder von ihr gelohnt wurden, noch auch das Mindeste mit dem dieser allein obliegenden Transportbetriebe zu thun hatten, in keinem anderen Verhältniss, als in welchem ein Fahrgast zu ihr steht. Die Eisenbahnverwaltung war für sie nicht Arbeitgeberin, sondern eine „dritte“ Person im Sinne des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes. Als Fahrgäste der Arbeitszüge erlitten sie bei einer Entgleisung derselben einen Unfall, welcher als Unfall bei dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes in Frage kommen kann, zugleich aber auch einen Unfall „bei“ dem nach dem Unfallversicherungsgesetz beziehungsweise Bauunfallversicherungsgesetz versicherungspflichtigen Baubetriebe des Bauunternehmers darstellt.

Gerade Fälle dieser Art hat die Bestimmung des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes nach der Begründung zu dem Entwurf desselben (zu vergleichen auch die Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen) mit im Auge gehabt, wenn dieselbe zwar die Berufsgenossenschaften nach Maassgabe des Unfallversicherungsgesetzes für die Folgen derartiger Unfälle zunächst eintreten lässt und damit die aus der Praxis des Haftpflichtgesetzes für die Betheiligten entstandenen Unzuträglichkeiten beseitigt, andererseits aber den Berufsgenossenschaften den Rückgriff gegen den haftpflichtigen Eisenbahnunternehmer und dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen den Anspruch auf die etwa nach dem Haftpflichtgesetz begründete Mehrforderung gegen denselben offen gehalten hat.

Nr. 214. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 25. Februar 1892.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 39. S. 417.]

Rechtliche Bedeutung des Statuts einer Pensionskasse.

Der Wittwe eines infolge eines Betriebsunfalles verstorbenen Eisenbahnschaffners war zugleich für ihre minderjährigen Kinder auf Grund des Preussischen Fürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 aus Staatsmitteln eine Jahresrente zugesprochen. Sie erhob noch Ansprüche auf eine Rente an die Pensions- und Unterstützungskasse der betreffenden Eisenbahn, deren Mitglied der Verstorbene gewesen war. Damit wurde sie abgewiesen, weil das für sie maassgebend erachtete Nachtragsstatut der Kasse von 1883 einen derartigen Anspruch neben dem auf Grund gesetzlicher Vorschrift gegen den Staat erwachsenen Entschädigungsanspruch nicht zulasse. Die Frage aber, ob das angezogene Statut gültig erlassen sei, hatte der Berufungsrichter von Amtswegen nicht zu prüfen. Denn das Nachtragsstatut hat nicht die Bedeutung einer objektiven Rechtsnorm, sondern steht einem die Rechte und Pflichten der Mitglieder regelnden Vertrage gleich Die Klägerin hatte aber erstinstanzlich, nachdem ihr schriftliche Aufklärungen gegeben und Akten vorgelegt waren, ihre Bestreitung der Rechtsgültigkeit aufgegeben und war auf diese Bestreitung in zweiter Instanz nicht wieder zurückgekommen.

Nr. 215. Rek.Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 7. März 1892.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Ges.-Ausg.) VIII. Nr. 11. S. 284. Ziff. 1097.]

§ 1. Unf. Vers. Ges. Ein Bruch hat nicht den Charakter eines Betriebsunfalls, wenn die Entstehung nicht die Folge einer ungewöhnlichen Thätigkeit, sondern der gewöhnlichen Betriebsarbeit ist.

Ein Zuckerfabrikarbeiter, der als solcher seit längerer Zeit beschäftigt war, führte den Austritt seines linksseitigen Leistenbruchs auf das Heben einer zu verwiegenden, 55 kg schweren Zuckerkiste zurück. Durch Rekursentscheidung vom 7. März 1892 erkannte das Reichs-Versicherungsamt zwar diese Art der Entstehung an; gleichwohl wurde auch hier unter Aufhebung des dem Kläger günstigen Schiedsgerichtsurtheils der Entschädigungsanspruch zurückgewiesen. In dem Betriebe wurden, wie das Reichs-Versicherungsamt durch Beweisaufnahme feststellte, täglich etwa 600 bis 700 Kisten im Gewicht von 55 bis 57 $^{1}/_{2}$ kg von je zwei damit

beschäftigten Arbeitern verwogen und zu diesem Zwecke vom Boden fort auf die Waage gehoben. Der ausgetretene Leistenbruch war hiernach nicht die Folge einer ungewöhnlichen Thätigkeit, sondern das wenn auch als Unfall anzusprechende Ergebniss der gewöhnlichen Betriebsarbeit des Klägers, die keinerlei ausserordentliche, aus dem Rahmen des Betriebsüblichen heraustretende Körperanstrengung erforderte. Das Heben der einen Kiste bildete nur die zufällige äussere Gelegenheit, bei der die Verschlimmerung des körperlichen Zustandes des Klägers eintrat.

Nr. 216. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 19. März 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 93. S. 1428.]

a) Die Bemessung der Einkommensteuer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von dem vollen Reingewinne einschliesslich der an den Staat abzuführenden Antheile ist, insoferne die hiernach bemessene Steuer in ihrer vollen Höhe der Bahngesellschaft zur Zahlung vorgeschrieben wurde, gesetzlich nicht begründet.

b) Die beim Betriebe der steuerfreien Kremsier Eisenbahn erlittenen Verluste sind nicht in gleicher Weise zu behandeln wie die an den Staat abzuführenden Antheile an dem Erträgnisse der Hauptbahn.

Mit den Entscheidungen der k. k. Finanzbehörden, zuletzt der niederösterr. Finanz-Landes-Direktion vom 25. April 1891, Z. 7339, und vom 2. Juli 1891, Z. 27235, wurden bei der Bemessung der Einkommensteuer für die Jahre 1888, 1889 und 1890 von dem Betriebe des Eisenbahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1. die dem Staate auf Grund des § 33 der Konzessions-Urkunde vom 1. Januar 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, zufallenden Antheile am Reingewinne des Eisenbahnnetzes, welche bilanzmässig im Jahre 1887 291797 fl. 91 kr., im Jahre 1888 98831 fl. 51 kr. und im Jahre 1889 353096 fl. 57 kr. betrugen, aus den Steuerbemessungsgrundlagen für die obengenannten Steuerjahre nicht ausgeschieden, und
2. die beim Betriebe der steuerfreien Kremsierer Eisenbahn erlittenen Verluste im Jahre 1887 per 28502 fl. 76 kr. und im Jahre 1888 per 21169 fl. 50 kr. nicht abgerechnet.

Gegen die getroffenen Entscheidungen brachte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe ein.

Dieser hob die angefochtenen Entscheidungen, insoweit dieselben die dem Staate zufallenden Gewinnstantheile aus dem Reingewinne des be-

schwerdeführenden Unternehmens betreffen, nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf, und wies im Uebrigen die Beschwerden als unbegründet ab.

Der Verwaltungs-Gerichtshof ging bei seiner Entscheidung von nachstehenden Erwägungen aus:

Ad. 1. Bei einer industriellen Unternehmung, als welche im Sinne des Einkommensteuer-Patentes vom 29. Oktober 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, eine Eisenbahn-Unternehmung anzusehen ist, bildet nach den §§ 3 und 4 des gedachten Patentes der reine Ertrag derselben, das Reineinkommen der der Erwerbssteuer unterworfenen Erwerbsgattung, das Objekt der Besteuerung. Aus der weiteren Anordnung des § 10 l. c., wonach in dem Bekenntnisse zur Einkommensteuer-Bemessung das Reineinkommen von dem steuerpflichtigen Geschäftsbetriebe anzugeben ist, ergiebt sich, dass nur solche Einnahmen und Ausgaben Gegenstand der Fatirung sein sollen, welche aus dem Geschäftsbetriebe hervorgegangen sind, d. i. nur jene Ausgaben, die durch den Geschäftsbetrieb verursacht worden sind.

Das einkommensteuerpflichtige Einkommen bildet im Hinblick auf diese gesetzlichen Bestimmungen, dann auf § 7 des Finanz-Ministerial-Erlasses vom 11. Januar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 10, und § 11 des Einkommensteuer-Patentes, bei industriellen Unternehmungen der sich aus dem Geschäftsbetriebe selbst ergebende Reinertrag, d. i. der vom Bruttoertrage nach Abzug der zu dessen Erzielung nothwendigen Kosten verbleibende Ueberschuss.

Die weitere Verwendung dieser Ueberschüsse kann auf die Steuerbemessung von keinem Einflusse sein, da nach § 11, Z. 1, Einkommensteuer-Patentes, Kapitalsbeträge, die im Laufe des dem Bekenntnisse zu Grunde liegenden Zeitraumes aus der Unternehmung gezogen werden, bei der Angabe des Einkommens nicht in Abzug gebracht werden dürfen.

Hieraus folgt, dass jener Antheil an dem aus dem Betriebe des Eisenbahnnetzes der Beschwerdeführerin sich ergebenden Jahres-Reingewinne, welcher im Sinne des § 33 der Konzessions-Urkunde vom 1. Januar 1886, G.-G.-Bl. Nr. 7, an den Staat abzuführen ist, eben darum, weil er keinen zur Erzielung des Reingewinnes erforderlichen Aufwand bildet, vielmehr aus dem erzielten Reingewinne zu leisten ist, bei Festsetzung der Besteuerungsgrundlage als Abzugspost nicht behandelt werden darf, und es kann sich diesfalls auch nicht auf die Bestimmung des § 7 des Finanz-Ministerial-Erlasses vom 11. Januar 1850, wonach das Einkommen von industriellen Unternehmungen nach den Grundsätzen der Verfassung einer richtigen Bilanz auszuweisen ist, und auf den übrigens zuzugebenden Umstand, dass der an den Staat abzuführende Gewinnantheil eine bilanzmässige Auslage der Beschwerdeführerin darstellt, berufen werden, da die

gedachte Gesetzesbestimmung nur in dem Sinne aufgefasst werden kann, dass damit der Steuerbehörde ein Kontrolsbehelf zur Prüfung der Richtigkeit der Bekenntnisse, und zwar, insbesondere dazu an die Hand gegeben werden wollte, damit nicht im Laufe des bezüglichen Jahres aus der Betriebseinnahme zur Vermehrung der Vorräthe oder des in der Unternehmung ruhenden Kapitals entnommene Beträge ausser Berücksichtigung bleiben.

Es erscheint daher im vorliegenden Falle als das zu versteuernde Reineinkommen an sich allerdings der durch den Bahnbetrieb erzielte Reingewinn ohne Ausscheidung der an den Staat abzugebenden Antheilsquote, und es bildet diese Quote bei Bestimmung dieses Reingewinnes keine Abzugspost. Gleichzeitig musste aber der Verwaltungs-Gerichtshof erwägen, dass der Reingewinn, welchen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus dem Betriebe ihrer Eisenbahnnetze erzielt, in seiner vollen Höhe kraft gesetzlicher Anordnung dieser Bahngesellschaft nicht zufliesst.

Der Artikel II des Gesetzes vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, schreibt nämlich im Punkte 4 als Bedingung für die Ertheilung der Konzession die Aufnahme der Vereinbarung vor, dass in dem Falle, als sich nach Maassgabe der ordnungsmässig abgeschlossenen Betriebsrechnung eines Jahres herausstellt, dass der in demselben erzielte Reingewinn der Gesellschaft den Betrag von 100 fl. ö. W. per Aktie überstiegen hat, dieser Ueberschuss zwischen dem Staate und der Gesellschaft „hälftig“ zu theilen ist, und dass die Gesellschaft den dem Staate zur freien Verfügung zufallenden Antheil binnen 4 Wochen nach erfolgtem Abschlusse der Betriebsrechnung an die Staatsverwaltung abzuführen hat.

Durch diese in den § 33 der bezogenen Konzessions-Urkunde wörtlich aufgenommene Bestimmung des Gesetzes wird der Gesellschaft ein Theil des Reingewinnes durch die Gesetzgebung selbst entzogen; es handelt sich demnach hierbei nicht um eine Verfügung, welche der Steuerpflichtige mit seinem Reineinkommen, sei es freiwillig, sei es in Erfüllung einer übernommenen Vertragspflicht, trifft, und welche allerdings für die Steuerbemessung nicht in Betracht zu kommen hätte, sondern um eine Leistung an den Staat, welche ihre Begründung in dem staatlichen Eisenbahn-Hoheitsrechte findet.

Es erscheint demnach die Gesellschaft von vornherein gar nicht berechtigt, die dem Staate zugewiesene Reingewinns-Tangente für sich zu beanspruchen, nachdem dieselbe schon von der Quelle an dem Staate zuzufliessen bestimmt ist, also sich schon von da ab nicht als Einkommen der Gesellschaft qualifizirt.

Nach § 3 Einkommensteuer-Patentes wird aber nur jenes reine Einkommen von der Einkommensteuer getroffen, welches die Bewohner des

Geltungsgebietes dieses Gesetz beziehen, und nach § 9 l. c. hat bei der Einkommensteuer I. Klasse (um welche es sich hier handelt) die Fassion der zum Genusse des steuerbaren Einkommens Berechtigte einzubringen.

Die gesetzliche Voraussetzung der Einkommensteuerpflicht in der I. Klasse ist daher, dass Jemand berechtigt sei, ein gewisses Einkommen für sich zu beziehen und selbst zu geniessen, d. h. in irgend einer Weise für seine Zwecke zu verwenden.

Diese Voraussetzung trifft nach dem Vorangeschickten bei der in Rede stehenden, an den Staat abzugebenden Reingewinns-Quote nicht zu, und es erschien daher dem Verwaltungs-Gerichtshofe die Bemessung der Einkommensteuer von dem vollen Reingewinne einschliesslich der an den Staat abzuführenden Antheile, insofern die hiernach bemessene Steuer in ihrer vollen Höhe der Beschwerdeführerin zur Zahlung vorgeschrieben wurde, im Gesetze nicht begründet.

Ad. 2. § 19 der Vollzugsvorschrift vom 11. Januar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 10, nimmt im 2. Absatze ausdrücklich die Steuerpflichtigkeit beider Unternehmungen in Voraussetzung, wonach der Schluss zulässig ist, dass auch im 1. Satze des § 19 die beiderseitige Steuerpflicht angenommen ist, womit übrigens auch der Wortlaut dieses 1. Satzes besser übereinstimmt. Dazu kommt, dass die zum ersten Punkte hervorgehobene rechtliche Natur der Einkommensteuer, wonach dieselbe nicht eine reine Einkommensteuer, sondern auf den einem Steuerpflichtigen zufliessenden reinen Ertrag eines steuerpflichtigen Unternehmens gelegt ist, die Bestimmung des § 19, d. i. die gegenseitige Abrechnung von Gewinn und Verlust zweier erwerbsteuerpflichtiger Unternehmungen, bloss deshalb, weil beide von demselben Steuersubjekte betrieben sind, als eine Ausnahmebestimmung erscheinen lässt, welche als solche strenge auszulegen ist.

Dass dabei unter Umständen, wenn nämlich der Verlust eines der beiden Unternehmen die Steuersumme übersteigt, die Rechtswohlthat der Steuerbefreiung aufgewogen werden kann, ist richtig, aber lediglich als Billigkeitsgrund nicht entscheidend.

Es konnte der Verwaltungs-Gerichtshof deshalb in der angefochtenen Entscheidung, insofern dieselbe die Verluste bei dem Betriebe der steuerfreien Kremsierer Bahn in den Jahren 1887 und 1888 bei der Ertragsberechnung für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht in Abrechnung gebracht hat, eine Gesetzwidrigkeit nicht erblicken.

Nr. 217. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 22. März 1892.

§ 333 R. Str. G. B. Bestechung eines Eisenbahnbeamten.

„Nach Inhalt des angefochtenen Urtheils war der Kanzlist O. vorübergehend in der für die Ertheilung der sogen. Verladegenehmigungen eingerichteten Dispositionsstelle beschäftigt, um die an die Bahnstationen abgehenden Verladegenehmigungen vorbehaltlich der Unterschrift des mit der Ertheilung betrauten Beamten zu entwerfen; doch durfte er nicht selbstständig arbeiten, insbesondere an die Stationsvorstände nicht selbstständig Verladegenehmigungen ablassen. Danach war es keine Amtshandlung, wenn O., und zwar erst, nachdem seine Beschäftigung in der Dispositionsstelle aufgehört hatte — Verladegenehmigungen, wozu er keine Anweisung erhalten hatte, ausstellte und ohne Unterschrift des zuständigen Beamten an die Stationsvorstände abgehen liess. Die Bestrafung wegen Bestechung eines Beamten nach § 333 R.Str.G.B.'s setzt aber voraus, dass die Handlung, zu welcher der Beamte bestimmt werden soll, sich als eine Amtshandlung oder die Unterlassung einer durch die Amtspflicht gebotenen Amtshandlung charakterisirt. Das Urtheil war also auf die Revision des Angeklagten aufzuheben.

Nr. 218. Revis. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

(Abtheilung für Invaliditäts- und Altersversicherung.)

Vom 28. März 1892.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sonder-Ausg.) II. Nr. 11. S. 46. Ziff. 134.]

Die an eine Krankheit sich anschliessende Rekonvalescenz, welche den Rentenbewerber an der Fortsetzung seines Dienstverhältnisses gehindert hatte, kann demselben gemäss § 17 Abs. 2, § 158 des Invalid.- und Altersvers. Ges. angerechnet werden.

Der Vorderrichter hat den Begriff der Krankheit im Sinne des § 17 Absatz 2 a. a. O. nicht verkannt, wenn er eine Rekonvalescenz, welche die Aufnahme der Arbeit verhindert, der eigentlichen Krankheit gleichstellte. Auf dem Gebiete der Krankenversicherung ist es anerkannten Rechtens, dass nicht nur die Krankheit im engeren Sinne, das heisst diejenige Störung des körperlichen oder geistigen Befindens, welche zu ihrer Beseitigung eine ärztliche Behandlung erfordert, sondern auch die sich daran anschliessende Rekonvalescenz, sofern sie mit Erwerbsunfähigkeit verbunden ist, einen Anspruch auf die gesetzliche Krankenunterstützung

begründet. Der § 17 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes lehnt sich, wie sein Wortlaut und seine Entstehungsgeschichte ergiebt, im Allgemeinen an die entsprechenden Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes an (zu vergleichen Begründung zu dem damaligen § 13 des Entwurfs zum Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz, Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 7. Legislaturperiode IV. Session 1888/89 4. Band, Seite 71), und es erscheint um so weniger bedenklich, jenen Grundsatz auch auf dem Gebiete der Invaliditäts- und Altersversicherung zur Geltung zu bringen, als die wesentliche Voraussetzung des § 17 a. a. O., nämlich die Verhinderung der Fortsetzung eines Arbeitsverhältnisses, nicht minder bei einer Rekonvalescenz im obigen Sinne, als bei dem eigentlichen Krankheitszustande gegeben ist.

Nr. 219. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

4. Senat. Vom 29. März 1892.

[Pr. Verw. Bl. XIII. Nr. 44. S. 520.]

Gesetz, betr. die Heranziehung der Fabriken pp. mit Präzipualleistungen für den Wegebau in der Provinz Schlesien, vom 16. April 1889. § 1 (G. S. S. 100.) Eine von einer Reichs- bezw. Staatsverwaltung betriebene Anstalt zur Bearbeitung und Imprägnirung von Hölzern (Stangen, Schwellen pp.) ist keine Unternehmung im Sinne des § 1 l. c.

Der beklagte Postfiskus besitzt in der Nähe des Bahnhofes K. in der Provinz Schlesien eine Anstalt, in welcher er seit ungefähr 4 bis 5 Jahren Telegraphenstangen für die Reichs-Telegraphenverwaltung derart bearbeiten lässt, dass sie entrindet und durch Behandlung mit Kupfervitriol gegen Fäulniss geschützt werden (Stangenzubereitungsanstalt). Zur An- und Abfuhr der Stangen hat Beklagten die ca. 1 km lange Strecke der Kreisstrasse von Bahnhof K. bis R. und zwar in dem Zeitraume vom 1. Juli 1889 bis dahin 1890 mit ca. 1700 Fuhren und ca. 15000 Stangen benutzt. Für die dadurch bewirkte Abnutzung hat der Kreis Görlitz den Bekl. auf Grund des Ges. v. 16. April 1889 (G.-S. S. 100) zu einer Präzipualleistung von 65 ℳ herangezogen, indem er seiner Berechnung lediglich den Chausseegeldtarif vom 29. Februar 1840 (G.-S. S. 94) zu Grunde legte. Beklagter weigerte die Leistung und berief sich gegen die beim Bezirksausschuss erhobene Klage darauf, dass Post und Telegraphie kein Gewerbebetrieb seien, sondern in allen einzelnen Beziehungen im direkten Gegensatz dazu als öffentlicher Dienst geregelt seien; ausserdem gehörten Holzfuhren nicht zu dem Kreise der nach dem Gesetze verpflichteten Betriebe, wie dieses aus den Motiven zu dem gleichartigen Ge-

setzentwurfe für Westfalen hervorgehe. Der Bezirksausschuss wies die Klage zunächst durch Vorbescheid ab, weil das Gesetz vom 16. April 1889, dessen Begründung bei der Vorlage im Landtage ausdrücklich auf das Westfälische Gesetz Bezug nehme, die Holzfuhren von der Präzipualleistung habe ausschliessen wollen, wie aus den Motiven zu dem letztgedachten Gesetze hervorgehe. Ausserdem entbehre aber der Anspruch auch jeder Substantiirung, wie sie nach mehreren Entscheidungen des O.-V.-G. erforderlich sei. Gegen diesen Bescheid beantragte Kläger die mündliche Verhandlung und führte zur weiteren Begründung seines Anspruches an, dass, wenn auch das Gesetz auf Fuhren von unbearbeitetem Holze in regelmässiger Verwerthung des forstwirthschaftlichen Betriebes sich nicht beziehen möge, es sich vorliegend doch nicht darum, sondern um eine besondere Anstalt zur Bearbeitung von Stangen, die nachher als fertige Produkte im Betriebe der Telegraphenverwaltung Verwendung fänden, handele. Ausserdem machte er noch weitere Angaben, um dem etwaigen Mangel der Substantiirung des Anspruches und seiner Höhe abzuhelfen. Gleichwohl erkannte der Bezirksausschuss wiederum auf Abweisung der Klage, wiederholte zur Begründung lediglich das in dem Vorbescheid bereits Gesagte und fügte hinzu, dass die weiteren Anführungen des Klägers keinen Anlass geboten hätten, davon abzugehen. Gegen diese Entscheidung legte Kläger unter Wiederholung des früher in I. Instanz Angeführten Berufung ein. Das O.-V.-G. bestätigte jedoch die Abweisung der Klage.

„Der zur Wahrnehmung des öffentlichen Interesses seitens des Staatssekretärs des Reichspostamts ernannte Kommissar hat im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem O.-V.-G. näher ausgeführt, dass die Postverwaltung bis etwa vor 10 Jahren die nothwendige Imprägnirung der Telegraphenstangen durch Privatunternehmer unter staatlicher Kontrole habe bewirken lassen, dass dieses Verfahren aber nicht genügt habe, um hinreichend gutes Material zu erhalten und so den Telegraphenbetrieb vor erheblichen Störungen zu schützen, dass sie deshalb, nicht aus finanziellen Gründen, sondern lediglich im Interesse des ungestörten Telegraphenbetriebes, um sicher zu sein, dass sie möglichst untadeliges Material erhalte, dazu habe übergehen müssen, die Verwaltung und den Betrieb der Imprägnirungsanstalten selbst zu übernehmen.

Bei dieser Sachlage war, wie geschehen, zu erkennen.

Wenn der Beklagte und mit ihm der Bezirksausschuss meint, dass die hier fraglichen Fuhren von Telegraphenstangen zu den Holzfuhren gehörten, welche bei der Berathung des für die Provinz Westfalen erlassenen gleichartigen Gesetzes als nicht unter die Bestimmungen des Gesetzes fallend bezeichnet seien, so irrt er. Schon in einem Erkenntnisse des

Gerichtshofes vom 13. Oktober 1891 (siehe S. 162 ff. d. Bl.) ist nachgewiesen, dass durch die Nichtaufnahme der Holzfuhren in den § 1 des Gesetzes für Westfalen — deren Einschaltung vom dortigen Provinziallandtage beantragt war — nur habe vermieden werden sollen, dass auch der Forstwirthschaftsbetrieb als solcher in den Kreis der pflichtigen Unternehmer gezogen werde. Um diesen handelt es sich hier aber nicht. Die von der Postverwaltung dem Waldeigenthümer abgekauften, in gleichartige Längen geschnittenen, durch maschinelle Vorrichtungen mit Kupfervitriol imprägnirten und sodann entrindeten und so für den Gebrauch als Telegraphenstangen fertig zubereiteten Stämme sind nicht mehr solche, welche in regelmässiger Verwerthung des forstwirthschaftlichen Betriebes verfahren werden, sie stellen sich vielmehr als das Ergebniss einer in einem besonders dazu errichteten Etablissement bewirkten maschinellen Bearbeitung dar und können so nicht anders, denn als Fabrikate angesehen werden.

War deshalb auch der hierauf gerichtete Einwand des Beklagten hinfällig, so kommt für die Beurtheilung der Sache doch Folgendes in Betracht:

Es unterliegt keinem Zweifel, dass wie die Eisenbahnunternehmungen und die Post so auch der Telegraphenbetrieb als solcher nicht unter das Gesetz vom 16. April 1889 fallen. Wie die Post ist auch die Telegraphie eine der inneren Staatsverwaltung organisch angehörige Anstalt — vergl. M.Bl. d. i. V. 1868 S. 125 —, sie ist nach Art. 48 der Reichsverfassung eine öffentliche Verkehrsanstalt — vergl. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. XX S. 403 ff. — und dieser allen drei obengenannten Betrieben eigene Charakter der öffentlichen Verkehrsanstalt schliesst es — wie auch in dem schon oben erwähnten Erkenntnisse des O.-V.-G. vom 13. Oktober 1891 nachgewiesen ist — aus, sie zu den „ähnlichen Unternehmen“ jenes Gesetzes zu zählen. — Nach den nicht bestrittenen und nicht anzuzweifelnden Angaben des Kommissars zur Wahrnehmung des öffentlichen Interesses in der mündlichen Verhandlung hat die Postverwaltung die Herstellung und Zubereitung der Telegraphenstangen nicht etwa deshalb selbst übernommen, um eine Ersparniss und dadurch einen mit dem eigentlichen Betriebe der Telegraphie nicht unmittelbar zusammenhängenden Gewinn zu erzielen, sondern lediglich um die Sicherheit und Ungestörtheit des Betriebes im Interesse des öffentlichen Verkehrs zu fördern und aufrecht zu erhalten, was auf einem anderen Wege nach den gemachten Erfahrungen nicht zu erreichen war. Ohne die eigene Verwaltung der Zubereitungsanstalt würde daher die Telegraphie ihren öffentlichen Verkehrszwecken nicht in dem Maasse gerecht werden können, wie es das öffentliche Verkehrsbedürfniss verlangt. Der von diesen Gedanken beherrschte Betrieb

der fraglichen Anstalt und die so begründete Thätigkeit des Beklagten ist mithin eine dem Telegraphiebetrieb unmittelbar dienende, die zu diesem Behufe eingerichtete und von ihm betriebene Anstalt eine der Verkehrsanstalt der Telegraphie organisch eingegliederte, ein integrirender Theil derselben. Ist aber, wie oben dargelegt, die Telegraphie als solche nicht den „ähnlichen Unternehmungen“ des Gesetzes vom 16. April 1889 zuzuzählen, so trifft dieses in gleicher Weise und aus denselben Ursachen für alle integrirenden Theile dieses Betriebes zu, und der so nur den Zwecken der öffentlichen Verkehrsanstalt — der Telegraphie — gewidmete und von demselben Gedanken, wie diese selbst, nämlich dem: dem Publikum im öffentlichen Verkehrsinteresse zu dienen, beherrschte Betrieb der Stangenzubereitungsanstalt kann nicht zu den Beiträgen herangezogen werden, für deren Forderung das obengenannte Gesetz die Grundlage bietet.

Hiernach war die Entscheidung des Bezirksausschusses zu bestätigen, wenn auch aus wesentlich anderen als den dort entwickelten Gründen. Es war deshalb auch nicht weiter auf die Frage einzugehen, ob nicht in der Begründung des Antrages auf mündliche Verhandlung Kläger für den Fall, dass die fragliche Anstalt überhaupt beitragspflichtig war, seinen Anspruch nachträglich genügend substantiirt hatte, und ob nicht der Bezirksausschuss — falls er auch dieses noch nicht für genügend erachtete — die Aufgabe hatte, seinerseits das Erforderliche zur Aufklärung des Sachverhaltes zu bewirken (§ 71 Abs. 3 Landesverw.-Ges.).“

Nr. 220. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 5. April 1892.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1892. Nr. 9. S. 35.]

Der Umstand, dass um einen Bahnhof herum neue Gebäude entstanden sind, und insbesondere Wohngebäude für Bahnbeamte, genügt nicht, um einen nächst dem Bahnhofe gelegenen Ackergrund, bezüglich dessen die Verbauung noch nicht amtlich genehmigt ist, bezüglich Bemessung der Entschädigung im Falle der Enteignung als Baugrund zu behandeln.

Zur Erweiterung der Bahnstation Turnau der S.-N.-V.-Bahn wurden von den dem Baron A. gehörigen, in der Gemeinde M. gelegenen Parzellen 956/1, 938/1 und 921/3 109,3 Quadrathektar dauernd enteignet. Die Entschädigung wurde vom B.-G. Turnau auf Grund des von den Sachverständigen abgegebenen Gutachtens mit 1992 fl. 11 kr. bemessen.

Gründe:

Was das Grundstück 956/1 betrifft, so haben die Sachverständigen ihre Ansicht mit voller Bestimmtheit dahin ausgesprochen, dass die ent-

eignete Fläche dieses Grundstückes weder als Baugrund, noch als ein Lehmgewinnungsplatz angesehen werden kann. Diese Ansicht erschien dem B.G. Turnau als vollkommen zutreffend und im Gesetz begründet, und zwar aus dem Grunde, weil die Bahn nach den bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen nur jenen Werth zu leisten hat, den die Sache nach Ort und Zeit im Momente der Abschätzung hat, weil ferner an Ort und Stelle konstatirt wurde, dass die Parzelle 956/1 thatsächlich nur als ein Ackerland benutzt wurde, da weiter von dem Eigenthümer dieses Grundes nicht nachgewiesen wurde, dass hier ein behördlich genehmigter Lagerplan vorliege, weshalb auch auf die von ihm vorgewiesenen Privatskizzen keine Rücksicht genommen werden konnte, da ferner für die Werthbestimmung vollkommen gleichgiltig ist, dass ein Theil desselben Grundstückes zu höheren Preisen verkauft wurde, oder dass die enteignete Grundfläche möglicherweise als Baustelle benutzt, beziehungsweise zu Industriezwecken gewidmet werden könnte.

Das O.-L.-G. Prag bestätigte die Entscheidung der ersten Instanz in der Erwägung, dass der Umstand, dass schon dadurch, dass an den herrschaftlichen Grundstücken im Jahre 1858 bereits die Eisenbahn angelegt und der Bahnhof in Turnau erbaut worden ist, der anderweitige Grund und Boden ipso facto zu einem Baugrund geworden ist, bei Ermittelung der Entschädigung nicht in Anschlag zu bringen ist, weil nach § 7 Abs. 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.G.Bl. Nr. 30, eine Wertherhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung infolge Anlage der Bahn erfährt, bei Berechnung der Entschädigung ausser Betracht bleiben muss, in weiterer Erwägung, dass nach §§ 25 und 31 des zitirten Gesetzes bei Ermittelung des Werthes der enteigneten Grundstücke nur die thatsächlichen Verhältnisse maassgebend sind, somit im vorliegenden Falle der Umstand, dass das Grundstück 956/1 thatsächlich als Ackergrundstück benutzt wird.

Gegen diese Entscheidung ergriff Baron A. den ausserordentlichen Revisionsrecurs, in welchem er geltend machte, dass das Bedürfniss von Wohnungen und Erwerbsunternehmungen in der Nähe des Bahnhofs sich von selbst herausgebildet hat, dass die Eisenbahn selbst einen benachbarten Platz zum Baue eines Beamtenhauses zu höheren Peisen gekauft hat, ferner die Verbauung der ganzen Parzelle 956/1 amtlich bewilligt und diese Parzelle als Bauplatz erklärt wurde. In der Revisionseinrede machte die Eisenbahngesellschaft geltend, es beweise der Umstand, dass um den Bahnhof neue Gebäude entstanden seien, insbesondere ein Wohngebäude für die Bahnbeamten, nicht, dass die strittige Fläche als Baugrund zu bewerthen sei. Die Errichtung des Wohngebäudes für die Betriebsbeamten war eine in bahnpolizeilicher Beziehung dringende Noth-

wendigkeit, weshalb für den Grund ausnahmsweise mehr gezahlt wurde. Die Errichtung eines solchen Gebäudes qualificirt das enteignete Grundstück nicht zum Baugrund.

Der O.-G.-H. gab dem Revisionsrekurse keine Folge, weil die blosse Möglichkeit der Verbauung der thatsächlich als Acker benutzten Grundparzelle derselben ebenso wenig die Eigenschaft eines Baugrundes zu verleihen vermag, als die Nähe derselben zu den Gebäuden der Bahnstation und der Umstand, dass auf mehreren von derselben früher abgetrennten Theilen Gebäude errichtet wurden, weil ferner diese Eigenschaft auch aus dem Bescheide des Gemeindeamtes M. vom 8. November 1888 nicht abgeleitet werden kann, wenn erwogen wird, dass aus demselben nur hervorgeht, dass gegen die vom Besitzer dieser Parzelle angezeigte Absicht, dieselbe zu verbauen, seitens des Gemeindeamtes unter der Voraussetzung der Beobachtung des Baugesetzes kein Einwand erhoben wurde, nicht aber auch, dass der beabsichtigten Verbauung ein behördlich genehmigter Lagerplan zu Grunde liegt, weil sonach in den gleichförmigen untergerichtlichen Entscheidungen eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erkennen ist, wenn darin die faktische Benutzung der enteigneten Grundfläche als Ackerland zu Grunde geleg' wurde.

Nr. 221. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 6. April 1892.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1892. Nr. 6. S. 23.]

Das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, findet auf alle im Dienste des Staates stehenden Personen, somit auch auf Ablösewächter der k. k. Staatsbahnen Anwendung. — Bescheide, womit eine nach diesem Gesetze unzulässige Exekution bewilligt wird, können durch die Unterlassung der Beschwerde nicht in Rechtskraft erwachsen.

Auf Grund eines gerichtlichen Vergleichs suchte die Vormundschaft des unehelichen Kindes A. zur Einbringung des Alimentationsbetrages für 8 Monate à 2 fl. und der Exekutionskosten um Einantwortung und Erfolglassung der vom Executen B., Ablösewächter der k. k. Staatsbahnen, bezogenen Entlohnung von jährlichen 288 fl. an. Diesem Begehren wurde vom B.-G. Irdning Folge gegeben. Die Finanzprokuratur in Vertretung des Aerars suchte mit einer beim Oberlandesgerichte Graz unmittelbar eingebrachten Eingabe um Aufhebung des erstrichterlichen Bescheides als gesetzwidrig an, da in dem vorliegenden Falle die Bestimmungen des Gesetzes vom 22. April 1882, R.G.Bl. Nr. 123, Anwendung finden, wonach gemäss § 1 Abs. 2 bei Alimentationsforderungen nur die 300 fl. übersteigenden Bezüge der Execution unterliegen.

Nach eingeholter Berichterstattung des ersten Richters fand das O.L.G. den gerichtsordnungswidrig unmittelbar in zweiter Instanz eingebrachten Nullitätsrecurs der Finanzprokuratur zurückzuweisen, weil der angefochtene Bescheid längst in Rechtskraft erwachsen ist und es Sache der zuständigen Eisenbahnbetriebsdirektion ist, falls der Durchführung der bewilligten exekutiven Einantwortung gesetzliche Hindernisse im Wege stehen, hiervon das betreffende Gericht erster Instanz in Kenntniss zu setzen.

Ueber den Hofrekurs der Finanzprokuratur fand der O.-G.-H. mit Abänderung der angefochtenen oberlandesgerichtlichen Entscheidung den erstrichterlichen Bescheid als ungesetzlich aufzuheben und dem ersten Richter zu verordnen, das Exekutionsgesuch der Vormundschaft des A., als gegen die Bestimmungen des Gesetzes vom 21. April 1882, R.G.Bl. Nr. 123, verstossend, der Einschreiterin rückzustellen und dies in der Erwägung, dass dieses Gesetz auf alle im Dienste des Staates stehende Personen, somit auch auf B. in seiner Eigenschaft als Ablösewächter der k. k. Staatsbahnen Anwendung zu finden hat; dass nach § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes im Falle einer Exekution auf Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes die Exekution der Beschränkung unterliegt, dass dem Exekuten ein Jahresbezug von 300 fl. frei bleiben muss, daher, da laut Mittheilung der Finanzprokuratur B. nur eine Entlohnung jährlicher 288 fl. bezieht, die auf dieselbe vom Vormunde des Kindes A. zur Einbringung rückständiger Alimentationsraten angesuchte Exekution nicht zu bewilligen war; dass das Gesetz vom 21. April 1882, R.G.Bl. Nr. 123, auf der Rücksicht für den durch unbeschränkte Eexekutionsführungen in die Bezüge der Bediensteten gefährdeten öffentlichen Dienst beruht, und da die Anwendung dieses Gesetzes nach § 7 desselben durch ein zwischen dem Exekutionsführer und dem Exekuten getroffenes Uebereinkommen weder ausgeschlossen noch beschränkt werden darf, es auch nicht zulässig sein kann, die Anwendung dieses Gesetzes durch Unterlassung von Beschwerden gegen solche Bescheide, welche gegen dieses Gesetz verstossen, zu vereiteln, daher auch derartige Bescheide, weil dieselben offenbar nichtig sind und gegen das öffentliche Interesse verstossen, niemals in Rechtskraft erwachsen können; und dass es keinem begründeten Zweifel unterliegen kann, dass die Finanzprokuratur berechtigt ist, das Aerar als Eigenthümer der Staatsbahnen zu vertreten und von unteren Instanzen erlassene, das Interesse des Eisenbahndienstes gefährdende Bescheide, wie im vorliegenden Falle über Anregung der k. k. Eisenbahnbetriebsdirektion zur Kenntniss der Oberbehörde zu bringen, damit die entsprechende Remedur ertheilt werde.

Nr. 222. Entsch. des Oberlandesgerichts Prag.

Vom 12. April 1892.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1892. Nr. 7. S. 25.]

Nichtanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf eine Verletzung, welche einem Reisenden beim Aussteigen aus einem stillstehenden Zuge zustösst. Ableitung eines Verschuldens der Bahn aus der mangelhaften Beleuchtung der Bahnhofsanlagen.

Die in Beschwerde gezogene Entscheidung erster Instanz gründet sich auf die Annahme, dass einerseits die Anwendung des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, über die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen auf den vorliegenden Fall ausgeschlossen, und dass andererseits der Kläger den ihm sohin nach § 1296 a. b. G.-B. obliegenden Beweis über das Verschulden der geklagten Bahnunternehmung nicht erbracht hat, nimmt vielmehr als erwiesen an, dass die fragliche Ereignung am 21. August 1890, durch welche die körperliche Verletzung des Klägers herbeigeführt wurde, infolge des Verschuldens des letzteren veranlasst worden ist. Dieser Annahme des Gerichtshofes erster Instanz muss in jeder Hinsicht beigepflichtet werden; denn der Kläger behauptet in der Klage selbst nicht, dass der Eisenbahnzug, mit welchem er am 21. August 1890 in der Station Neusattel einfuhr, in dem Momente, als er aus dem Koupee ausstieg, noch in Bewegung war, und erst in der Schlussrede erwähnt er, ohne aber trotz des gegentheiligen Widerspruches einen Beweis darüber anzubieten, dass der Zug, als er denselben verliess, nicht stillgestanden ist, ja im weiteren Verlaufe widerspricht er sogar die vom Gegner gar nicht aufgestellte Behauptung, dass der Zug, mit welchem er einfuhr, in dem Momente, als er das Koupee verliess, noch in Bewegung war.

Hieraus folgt aber die Nothwendigkeit, dass der hier in Rede stehende Unfall nicht während der unmittelbaren Bewegung des Bahnzuges sich ereignet hat, und erscheint mit Rücksicht darauf, dass der Kläger selbst die veranlassende Ursache seiner Verletzung in dem Umstande findet, dass er beim Verlassen des Koupees an die Signalhaltescheibe anstiess, ausgeschlossen, dass dieses Anstossen durch die noch anhaltende Weiterbewegung des Zuges veranlasst oder doch wenigstens in seiner Wirkung verstärkt worden ist.

Dass aber dieses Anstossen in irgend welcher Weise durch Jemanden von den Bahnbediensteten veranlasst worden sei, hat Kläger nicht behauptet.

Die Verletzung des Klägers kann hiernach nur die Folge seiner eigenen Handlung oder Unterlassung sein, und wäre lediglich noch zu erwägen, ob der Unfall, insoferne er durch dass Anstossen an die Signalhaltescheibe — eine mit dem Betriebe der Bahn im nothwendigen Zusammenhange stehende Anlage — sich ereignete, durch die Ausserachtlassung der zur Hintanhaltung von Unglücksfällen bei Benützung der Dampfkraft nöthigen Vorkehrungen entstanden ist.

Dies muss aber verneint werden, weil der Kläger nicht bestreiten kann, dass die Anlage der Eisenbahnstation Neusattel vor deren Inbetriebsetzung von der zuständigen Behörde genehmigt worden ist und die fragliche Signalhaltescheibe zweifelsohne einen Bestandtheil dieser Anlage bildet, Kläger aber auch nicht behauptet, dass seit dem Zeitpunkte dieser Genehmigung mit der gedachten Signalhaltescheibe eine vorschriftswidrige Aenderung vorgenommen worden ist.

Die Annahme des Gerichtshofes erster Instanz, dass die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, hier keine Anwendung finden, ist daher vollständig berechtigt, weil die Verletzungen des Klägers nicht durch eine Ereignung im Verkehr der Eisenbahn herbeigeführt wurden.

Im Hinblick auf den geschilderten Stand der Sache und auf das in den erstrichterlichen Entscheidungsgründen hervorgehobene Ergebniss des Weisungsverfahrens, ferner mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Kläger den Gegenstand der Beweisführung durch gerichtlichen Augenschein und Sachverständige gar nicht näher bezeichnet, liegt auch kein gesetzlicher Grund zu einer Ergänzung der Verhandlung vor.

Bei dem Umstande ferner, dass der Kläger selbst nicht behauptet, dass der Bahnzug, als er das Koupee verliess, noch in Bewegung war, dass weiter der Zeuge Adalbert K. eidlich bestätigt, dass der Bahnzug bereits stillstand, als der Kondukteur die Waggonthüre öffnete — stellt sich auch der Haupteid darüber, dass der Kondukteur die Koupeethüre zu einer Zeit geöffnet und die Reisenden zum Aussteigen aufgefordert habe, als der Zug noch in Bewegung war — als unzulässig dar, weshalb auf diesen Beweis mit Recht nicht eingegangen wurde.

Dasselbe gilt auch bezüglich des Beweises durch Sachverständige darüber, dass Kläger, wenn er vom stillestehenden Zuge aus an die Signalhaltescheibe angestossen wäre, sich diese Verletzungen nicht hätte zufügen können, weil ja Kläger selbst nicht behauptet, ja sogar bestritten hat, dass er das Koupee verliess, während der Zug noch in Bewegung war.

Zu einer Beaugenscheinigung der Signalhaltescheibe liegt im Hinblick auf die bereits oben als zugestanden hervorgehobene Genehmigung der Anlage der Eisenbahnstation Neusattel und mit Rücksicht darauf, dass

eine nachträgliche Aenderung dieser Scheibe nicht behauptet wird, ein gesetzlicher Grund nicht vor.

Aus diesen und den im Wesentlichen richtigen erstrichterlichen Gründen musste das Urtheil erster Instanz bestätigt werden.

Nr. 223. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 21. April 1892.

[Oest. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 87. S. 1354.]

Die Frage, welche Zahl der Fahrmittel und welche Fahrgeschwindigkeit bei Tramways den jeweilig obwaltenden Verkehrsverhältnissen angemessen ist, unterliegt dem freien Ermessen der Verwaltungsbehörden; für das Maass der Betriebseinrichtungen, welche der Unternehmung auferlegt werden können, ist jedoch der Rahmen der Konzession maassgebend.

Mit Erlass des Handelsministeriums vom 28. Februar 1891, Z. 52594, wurde die Prager Tramway in Bestätigung der Entscheidungen der k. k. Statthalterei vom 2. November 1889, Z. 106522, und 30. September 1889, Z. 95629, verpflichtet, den 5 Minutenverkehr in der Strecke Franzens-Kettenbrücke—Kreuzungspunkt an der Ausmündung der Palacky- und Komenskygasse in Smichov einzuhalten, weil die Unternehmung in Gemässheit der in den Erlässen vom 5. März 1873, Z. 6159, und 31. Juli 1882, Z. 20891, enthaltenen Konzessionsbestimmungen verpflichtet erscheint, den in Absicht der Ueberwachung des Betriebes und im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Verkehrs- oder Sicherheitsrücksichten, ergehenden Anordnungen der k. k. Statthalterei genauestens nachzukommen.

Gegen diesen Erlass brachte die General-Direktion der Prager Tramway die Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe ein. In derselben wurde die Gesetzmässigkeit der Entscheidung bestritten, weil

1. den politischen Behörden die Kompetenz, die Berechtigung mangelt, Anordnungen zu treffen, welche auf eine Vermehrung, bezw. Beschleunigung des Fahrdienstes abzielen, und weil
2. die angefochtene Verfügung konkreten Falles dem wirklichen Bedürfnisse nicht entspricht.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, wegen mangelhaften Verfahrens mit folgender Begründung auf:

Was vorerst den zweiten Beschwerdepunkt anbelangt, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof im Hinblicke auf die Bestimmung des § 3, lit. e) des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, in eine

Prüfung seiner Richtigkeit sich nicht einlassen, weil die Frage, welche Zahl der Fahrmittel und welche Ziffer der Fahrgeschwindigkeiten den jeweilig obwaltenden Verkehrsverhältnissen angemessen ist, jedenfalls eine Frage des freien Ermessens ist und darum ausserhalb der Kompetenz des Verwaltungs-Gerichtshofes liegt.

Dagegen musste der Verwaltungs-Gerichtshof den ad 1 erwähnten Beschwerdepunkt für begründet erkennen.

Da besondere gesetzliche Bestimmungen über die Konzessionirung von Pferdebahnen und über die Rechte der Staatsbehörden in Absicht auf die Regelung und Ausgestaltung des Betriebes dieser Unternehmungen nicht bestehen, und auch durch die Allerhöchste Entschliessung vom 25. Februar 1859 und Art. II der Verordnung vom 20. April 1861, R.-G.-Bl. Nr. 49, zur Frage nur so viel festgestellt erscheint, dass die Konzessionirung dieser Unternehmungen und die Feststellung der Verkehrsbedingungen in den Wirkungskreis des k. k. Handelsministeriums fällt, so folgt, dass auch diese Unternehmungen in Betreff ihrer rechtlichen Stellung und Qualität den im § 15 ad 3 des Gesetzes vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39, erwähnten gewerblichen Unternehmungen periodischer Personentransporte gleichzuachten sind, dass also für den Umfang und die Ausübung der Gewerberechte dieser Unternehmungen der Inhalt der Konzession maassgebend ist. Eben darum wird die politische Behörde diesen Unternehmungen besondere Betriebseinrichtungen, welche eine Vermehrung ihrer Leistungen und damit auch eine Vermehrung des Betriebserfordernisses zur Folge haben, nur im Rahmen der Konzession und nach Maassgabe derselben aufzuerlegen in der Lage sein.

Die angefochtene Entscheidung stützt sich auch in der That auf die in den Erlässen vom 3. Mai 1873, Z. 6159, und vom 31. Juli 1882, Z. 20891, enthaltenen Konzessionsbestimmungen; allein der Verwaltungs-Gerichtshof vermochte nicht zu finden, dass aus diesen Konzessionsbestimmungen eine Verpflichtung der beschwerdeführenden Tramway-Gesellschaft abgeleitet werden könnte, über Anordnung der Behörde jede Vermehrung ihres Betriebes, und speziell die im konkreten Falle ihr aufgetragene, eintreten zu lassen.

Was zunächst die berufene Konzessionsurkunde vom 31. Juli 1882, Z. 20891, anbelangt, so kann dieselbe nach ihrem Wortlaute auf den konkreten Fall überhaupt nicht Anwendung finden, weil die angefochtene Verfügung die Strecke vom Spittelthore bis zum Westbahnhofe betrifft, für welche die Konzession mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 5. März 1873, Z. 6159, ertheilt worden ist, während die Konzession vom 31. Juli 1882, Z. 20891, ganz andere Strecken betrifft, und diese Konzession auch in der berufenen Stelle, nach welcher die Tramway-Gesell-

schaft verpflichtet wurde, den später im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Verkehrs- oder Sicherheitsrücksichten etwa zu treffenden einschlägigen Anordnungen genauestens nachzukommen, wortdeutlich sich nur auf „die obigen Linien“, das ist auf die fünf in dieser Konzession besonders namhaft gemachten Strecken bezieht.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand sich eben darum auch nicht veranlasst, in eine Erörterung der Tragweite jener Bestimmung einzugehen.

Die Konzession vom 5. März 1873, Z. 6159, für die Linie Spittelthor—Westbahnhof wurde der Unternehmung nach dem Wortlaute der Konzessionsurkunde unter den in der Erklärung des Prager Stadtrathes vom 5. Februar 1873, Z. 11000, festgesetzten Bedingungen ertheilt. In Betreff des Fahrplanes und jener Betriebseinrichtungen, welche die Leistungen der Unternehmung in Betreff der im Verkehre zu haltenden Wagen und der Fahrzeit feststellen, wird nun im Art. 23 der berufenen Bedingungen festgesetzt: Die Wagen der Pferdebahn verkehren sowohl im Sommer als im Winter von früh 6 Uhr bis Abends 11 Uhr, und muss der Wagen wenigstens alle 15 Minuten vom Stationsplatze ablaufen. In den Artikeln 24 und 28 jener Bedingungen wird weiter festgestellt, dass Aenderungen der Betriebsordnung über Iniative sowohl der Gemeinde, als auch der Unternehmung erfolgen können, dass aber im ersteren Falle die vertragsmässig stipulirten Bedingungen nicht alterirt werden dürfen, und dass im letzteren Falle die Gemeinde den Anordnungen zustimmen müsse.

Hieraus folgt, dass durch die Konzessionsurkunde der Tramway-Unternehmung allerdings eine bestimmte Leistung in Betreff der Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der erwähnten Strecke auferlegt wurde, dass jedoch diese Bedingung nur eine Verpflichtung der Unternehmung zur Ablassung eines Wagens alle 15 Minuten involvirt, wobei allerdings mit Genehmigung der Gemeinde der Unternehmung freigestellt ist, mehr Wagen in kürzeren Zeitintervallen in Verkehr zu setzen.

Keineswegs kann aber aus der Konzessionsurkunde nach dem durch sie für die Betriebsbedingungen als maassgebend erklärten Instrumente ddo. 5. Februar 1873 gefolgert werden, dass die Unternehmung über Anordnung der Behörde eine Erhöhung der von ihr proponirten Leistung eintreten lassen müsse.

Die Bestimmungen der Konzession, bezw. des von dieser berufenen Instrumentes vom 5. Februar 1873, Z. 11000, sind aber auch zweifellos für die im Smichover Gemeindegebiete gelegene Strecke maassgebend, zumal ja in dem mit der Gemeinde Smichov unterm 6. April 1876 abgeschlossenen Vertrage (Art. 8) ausdrücklich festgestellt wird, dass bezüglich der Lokalaufsicht und Fahrordnung alle jene Bestimmungen, welche

mit der Prager Stadtgemeinde vereinbart worden sind, Geltung haben sollen.

Aus dem Gesagten folgt, dass aus den besprochenen Konzessionsurkunden die beschwerdeführende Tramway-Gesellschaft zur Vermehrung des Verkehres auf der oben bezeichneten Strecke nicht verpflichtet werden konnte.

Nun hat bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung der Regierungsvertreter auch darauf sich berufen, dass mit der getroffenen Verfügung keineswegs der 5 Minutenverkehr auf der fraglichen Strecke neu eingeführt werden wollte, dass vielmehr auf dieser Strecke, kraft der bestehenden und genehmigten Fahrordnung, diesen Verkehr aufrecht zu erhalten die Tramway-Gesellschaft verpflichtet sei.

Da nach der Bestimmung des Art. 28 der einen integrirenden Bestandtheil der Konzession bildenden Bedingungen vom 5. Februar 1873, Z. 11000, eine Aenderung der in Art. 23 dieser Bedingungen getroffenen Verkehrsanordnungen allerdings möglich ist und für den Fall, dass in einer im Sinne der Art. 23 und 28 der cit. Bedingungen, sowie der Konzessionsurkunde die Tramway-Gesellschaft verpflichtenden Weise, für die erwähnte Strecke eine Fahrordnung mit dem 5 Minutenverkehre erlassen worden wäre, eine maassgebende Aenderung der vorstehend erörterten Konzessionsbestimmungen platzgegriffen hätte, so erschien dem Verwaltungs-Gerichtshofe der von dem Regierungsvertreter behauptete Umstand von wesentlicher Bedeutung.

Nachdem aber nach der Aktenlage die vorausgesetzte Aenderung der Konzessionsbestimmungen nicht ausgewiesen erscheint, eine bloss thatsächliche, nach Art. 23 der mehrzitirten Bedingungen der Gesellschaft ja freigestandene Vermehrung des Verkehres aber noch nicht eine rechtliche Verpflichtung für dieselbe begründen würde, so erachtete der Verwaltungs-Gerichtshof in dem letzteren Punkte den Thatbestand für ergänzungsbedürftig.

Nr. 224. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 4. Mai 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 86. S. 1336.]

Unbefugtes Betreten einer Eisenbahnstrecke reicht an sich zur Anwendung des § 431 St.-G. nicht aus; es ist, wenn die im § 335 St.-G. bezeichnete Gefährlichkeit und Einsicht abgeht, nur als Uebertretung der Eisenbahn-Betriebsordnung von der politischen Behörde zu strafen.

Der Kassationshof hat in Erledigung der von der Generalprokuratur erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes zu Recht

erkannt, es sei durch die Strafverfügung des Bezirksgerichtes in Bukowsko vom 31. Juli 1891, Z. 2769, womit gegen Andreas T. wegen Uebertretung des § 431 St.-G. die Strafe des zweitägigen Arrestes verhängt wurde, das Gesetz, und zwar insbesondere in den Bestimmungen der §§ 460 St.-P.-O. und 431 St.-G. verletzt; diese Strafverfügung werde behoben, und die Abtretung der Strafakten an die kompetente politische Behörde zur weiteren Amtshandlung angeordnet.

Gründe: Aus den Strafakten gegen Andreas T. ist Nachstehendes zu entnehmen: Auf Grund eigener dienstlicher Wahrnehmung des Gensdarmen Stanislaus C. erstattete das Gensdarmeriepostenkommando in Szczawne unter dem 24. Juli 1891 bei dem Bezirksgerichte in Bukowsko die Anzeige, dass der Gastwirthssohn Andreas T. am 22. Juli 1891 betreten wurde, als er ohne Erlaubniss über die Eisenbahnstrecke nächst Szczawne ging. Das Bezirksgericht Bukowsko qualifizirte die angezeigte, gegen die Vorschrift des § 96 der E.-B.-O. und des § 5 der Verordnung des Handelsministeriums vom 10. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 75, verstossende Handlung als Uebertretung des § 431 St.-G. und verhängte gegen Andreas T. eine Arreststrafe von zwei Tagen. Diese Strafverfügung verletzt, abgesehen von vorgekommenen formellrechtlichen Verstössen, auch die materiellrechtliche Bestimmung des § 431 St.-G., denn das hier definirte Delikt setzt eine Handlung oder Unterlassung von der Qualität der §§ 335 bis 337 St.-G. voraus; sie muss unter Verhältnissen gesetzt und von Umständen begleitet gewesen sein, welche in concreto geeignet waren, einerseits eine der im § 335 St.-G. bezeichneten Gefahren herbeizuführen oder zu vergrössern, andererseits die Möglichkeit der Einsicht dieser Gefährlichkeit auf Seite des Uebertreters, demnach auch eine schuldbare Fahrlässigkeit desselben zum Ausdrucke bringen. Diesen für die strafgesetzliche Zurechnung maassgebenden Voraussetzungen entspricht aber das dem Angeklagten Andreas T. zur Last gelegte Verhalten keineswegs. In der Thatsache allein, dass derselbe die Eisenbahnstrecke widerrechtlich betrat, kann beim Abgange anderweitiger Umstände, z. B. des Herannahens eines Eisenbahnzuges, der im Werke befindlichen Verschiebung von Eisenbahnwaggons u. dgl., ein strafbares fahrlässiges Verschulden von der Qualität des § 335 St.-G. nicht erblickt werden; es wurde demnach durch Unterstellung derselben unter den Deliktsbegriff des § 431 St.-G. diese Gesetzesvorschrift verletzt. Für sich allein also, insofern die Merkmale eines im Strafgesetze vorgesehenen Deliktes nicht zutreffen, unterliegen aber, wie aus § 103 der E.-B.-O. und aus der aus der Einigung mit den Ministerien der Justiz und des Handels hervorgegangenen Verordnung des Ministeriums des Innern vom 17. Oktober 1870, Z. 42083, ersehen werden kann, die Verletzungen der E.-B.-O. nur der der politischen Behörde zugewiesenen

Ahndung nach den Ministerialverordnungen vom 3. April 1855, R.-G.-Bl. Nr. 61, und vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198.

Nr. 225. Rek. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts. Vom 9. Mai 1892.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Gesammt-Ausg.) VIII. Nr. 17. S. 313. Z. 1148.]

Unfall beim Ueberschreiten des Geleises auf dem Nachhausewege von der Arbeit.

Ein Bergarbeiter erlitt, als er sich nach Beendigung seiner Arbeitsschicht nach Hause begeben wollte, dadurch einen Unfall, dass er beim Ueberschreiten des Geleises der Zechenbahn von einem Arbeitszuge überfahren wurde. Das Schiedsgericht verurtheilte die Berufsgenossenschaft, welche den Anspruch des Klägers deshalb zurückgewiesen hatte, weil sich der Unfall auf dem Wege von der Arbeitsstätte ereignet habe, zur Gewährung einer Entschädigung, und zwar mit folgender Begründung:

„Der Weg des Arbeiters von und zu der Arbeit, soweit er über die Betriebsstätte führt, ist ein Theil seiner auf dem Arbeitsplatze zu leistenden Verrichtungen; bringt ihn diese Verrichtung mit dem Betriebe oder mit den für den Betrieb getroffenen Einrichtungen in Berührung, und erleidet er hierbei einen Unfall, so hat sich der Unfall „bei dem Betriebe“ ereignet. Unter dem Begriffe „Betriebsgebiet“ oder „Betriebsstätte“ ist die Gesammtheit der Räume zu verstehen, über welche der Betriebsunternehmer zu Zwecken des Betriebes verfügt. Durch die von dem Schiedsgerichtsvorsitzenden vorgenommene Ortsbesichtigung ist festgestellt, dass sich der Unfall auf einem neben der Zechenbahn des Schachtes E hinführenden und mit dieser in gleichem Niveau auf dem Bahnplanum liegenden Fusswege zugetragen hat. Die Zechenbahn verbindet den Schacht E mit dem Bahnhofe A der Staatsbahn und ist nebst allen darauf befindlichen Einrichtungen und Anlagen Eigenthum der Bergwerksbesitzerin, welche auch den Betrieb auf der Bahn führt.

Ueber das Verhältniss der Grubenbahnen zu den dem öffentlichen Interesse dienenden Schienenwegen ist Folgendes zu bemerken: Nach § 54 des Allgemeinen Berggesetzes für die Preussischen Staaten vom 24. Juni 1865 (Gesetzsammlung Seite 705) hat der Bergwerkseigenthümer die ausschliessliche Befugniss, nach den Bestimmungen des Berggesetzes das in der Verleihungsurkunde benannte Mineral in seinem Felde aufzusuchen und zu gewinnen, sowie alle hierzu erforderlichen Vorrichtungen unter und über Tage zu treffen. Zu solchen Vorrichtungen gehören auch die

zu Zwecken des eigenen Betriebes und Absatzes vom Bergwerksbesitzer angelegten Grubenbahnen; dieselben werden in § 135 a. a. O. unter den Betriebsanlagen ausdrücklich angeführt. Die Projekte, betreffend den Bau und Betrieb von Grubenbahnen, sind als „Anlagen zum Betriebe“ ebenso wie die Projekte zu anderen Betriebsanlagen, z. B. Kokereien, in die Betriebspläne aufzunehmen und in formeller Beziehung nach §§ 67, 68 etc. und in materieller Beziehung nach § 196 a. a. O. zu prüfen. Eine staatliche „Genehmigung“ ist nicht erforderlich. Die ausschliessliche Kompetenz der Bergbehörde zur Prüfung der Betriebspläne steht ausser Zweifel. Die Grubenbahnen unterstehen nach den in den Akten des Schiedsgerichts enthaltenen Erlassen des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Dezember 1882, 12. Oktober 1883 und 26. April 1884 in ihrer ganzen Ausdehnung und bis zu ihrer Einmündung in die Geleise der Königlichen Eisenbahnverwaltungen oder anderer Unternehmer der alleinigen Aufsicht der Bergbehörden, weil sie auf Grund der berggesetzlichen Bestimmungen hergestellt und lediglich bergbaulichen Zwecken dienend, als zum Bergbau gehörig anzusehen sind und Zubehörungen der Gruben bilden. Die den Schacht E mit dem Bahnhofe A verbindende Grubenbahn ist ein Theil desjenigen Gebietes, über welches der Betriebsunternehmer zu Zwecken des Betriebes verfügt, und auf welchem der Betrieb der Zeche sich vollzieht; sie ist ein Theil der Betriebsstätte.

Der Kläger befand sich also, als er den auf dem Bahnplanum hinführenden Fussweg zur Rückkehr nach seiner Wohnung benutzte, innerhalb der Betriebsstätte. Nicht nur die Förderung und Verarbeitung des durch den eigentlichen Bergwerksbetrieb gewonnenen Minerals, sondern auch die Verladung desselben auf die Transportgefässe und die Bewegung der letzteren auf der Zechenbahn muss als ein Theil des auf die Kohlenproduktion gerichteten Betriebes gelten. Die Beförderung der Eisenbahnwagen von der Verladestelle bis zur Hauptverkehrsstrasse, das heisst bis zum Uebergange der Wagen auf die den Zwecken der öffentlichen Transportanstalten dienenden Schienenwege, und die Bewegung der zur Aufnahme der Bergwerksprodukte bestimmten leeren Wagen von dort zur Verladestelle bildet eine Einrichtung des Zechenbetriebes. Der Kläger hat dadurch seine Verletzung erlitten, dass er von einem an ihm vorüberfahrenden Kohlenzuge erfasst, zu Boden geworfen und am linken Arme überfahren wurde. Er ist somit durch eine dem Zechenbetriebe dienende Einrichtung zu Schaden gekommen. Hiernach besteht zwischen der Verletzung des Klägers und dem Betriebe der Zeche sowohl ein örtlicher als auch ein zeitlicher und ursächlicher Zusammenhang. Er ist auf der Betriebsstätte, bei einer mit seiner Arbeit in Verbindung stehenden und von dem Arbeitsverhältnisse beherrschten Verrichtung durch eine den

Zwecken des Betriebes dienende Einrichtung verletzt worden. Das ist ein Betriebsunfall.“

Diesen Ausführungen des Schiedsgerichts ist das Rekursgericht in der Entscheidung vom 9. Mai 1892 unter Bezugnahme auf die bisherige Rechtsprechung des Reichs-Versicherungsamts und des Reichsgerichts lediglich beigetreten (zu vergleichen Rekursentscheidungen 210, 324, 478, 514, 562, 883 und 1018, Amtliche Nachrichten des R.-V.-A. 1886 Seite 250, 1887 Seite 134, 1888 Seite 176, 214, 288, 1890 Seite 508 und 1891 Seite 240, sowie Entscheidungen des Reichsgerichts III. Civilsenat, vom 10. Juni 1890, und I. Strafsenat, vom 9. Oktober 1890, abgedruckt in dem nichtamtlichen Theile der Amtlichen Nachrichten des R.-V.-A. 1891 Seite 193 und 1892 Seite 255).

Auch ist der Einwand der Berufsgenossenschaft zurückgewiesen worden, dass dem Kläger die Zuerkennung einer Entschädigung deswegen zu versagen sei, weil er durch Betreten des Bahnplanums polizeiliche Vorschriften verletzt habe. Denn die Ermittelungen hatten ergeben, dass es an der wirksamen Durchführung der polizeilichen Anordnungen, welche zudem nur im Interesse der Sicherung des Publikums erlassen waren, gefehlt hatte, da die Grubenarbeiter täglich ihren Weg über die Geleise der Bahn nahmen. Danach fehlte es an jedem Anhalt für die Annahme, dass sich der Kläger für die verbotswidrige Benutzung des über das Bahnplanum führenden Weges willkürlich aus dem Bann des Betriebes herausbegeben habe.

Nr. 226. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 18. Mai 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 111. S. 1639.]

Von den bei Gericht befindlichen Originalbeilagen eines Gesuches wegen Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke sind über Verlangen Jedermann beglaubigte Abschriften zu ertheilen.

Der Ingenieur T. stellte beim k. k. Bezirksgerichte Tulln das Begehren um Bewilligung beglaubigter Abschriften einiger der in dem Verfahren zur Ermittlung der in das Eisenbahnbuch gehörigen Grundstücke der Eisenbahnlinie St. Pölten—Tulln bei diesem Gerichte erliegenden Verzeichnisse und Kaufverträge behufs Verwendung in einem Rechnungs-Prozesse.

Das k. k. Bezirksgericht Tulln gab nach eingeholter Aeusserung des Vertreters der Oesterr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft mit Bescheid vom 26. März 1892, Z. 1387, diesem Ansuchen keine Folge, weil die grund-

bücherliche Abschreibung der Eisenbahn-Grundstücke der Lokalbahn St. Pölten—Tulln noch nicht erfolgt sei, das diesfalls zur Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke eingebrachte Gesuch sammt Beilagen auch nicht der Urkundensammlung einverleibt wurde, also auch nicht Bestandtheil des Grundbuches geworden sei, und nur dieses, nicht aber ein im Zuge befindliches Gesuch öffentlich sei.

Ueber Rekurs des T. änderte das k. k. österr. Oberlandesgericht mit Dekret vom 20. April 1892, Z. 5472, diesen Bescheid ab und bewilligte die Ertheilung der verlangten Abschriften in der Erwägung, dass im Hinblick auf die Bestimmungen des § 32, Abs. 2 der J.-M.-V. vom 12. Januar 1872, R.-G.-Bl. Nr. 5, wonach nicht nur von den Grundbüchern und den in der Urkundensammlung eingelegten Urkunden, sondern auch von den übrigen im Grundbuchsamte aufbewahrten Akten Denjenigen, die ein rechtliches Interesse daran haben, Abschriften zu ertheilen sind, und auf § 24 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, wonach die in dem § 19 desselben Gesetzes bezeichneten Gesuche sammt Beilagen bei Gericht zu verwahren sind und von Jedermann eingesehen werden können — und mit der Einsichtnahme auch die Anfertigung von Abschriften gestattet erscheint — das Begehren des Einschreitens im Gesetze begründet ist.

Der k. k. Oberste Gerichtshof verwarf mit Entscheidung vom 18. Mai 1892, Z. 6072, den Revisionsrekurs der Oesterr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft und bestätigte das Dekret des Oberlandesgerichtes unter Hinweis auf die Bestimmung des § 24 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70.

Nr. 227. Entsch. des Oesterr. Eisenbahn-Schiedsgerichts.

Vom 24. Mai 1892.

[Oest. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 84. S. 1307.]

Für die Berechnung der Fracht sind die in Kraft stehenden, gehörig publicirten Tarife, nicht aber principielle Weisungen der Aufsichtsbehörden über die Tarifbildung maassgebend.

Laut Frachtbrief ddto. Bodaik vom 24. April 1890 wurde in dieser Station der Südbahn ein Transport von 18 Stück Mastochsen zur Weiterbeförderung durch die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft von Ujszöny via Bruck an die Firma T. S. & Söhne nach St. Marx aufgegeben, wofür letztere Firma als Frachtgebühr den Betrag von 96 fl. 62 kr. entrichtete, während nach ihrer Berechnung nur ein Betrag von 76 fl. 21 kr. zu entrichten gewesen wäre. Die Differenz wird in dem restrin-

girten Ausmaasse von 20 fl. 35 kr. von der genannten Firma zum Rückersatze eingeklagt.

Bei der am 24. Mai 1892 durchgeführten Verhandlung wurde Klägerin mit ihrem Begehren abgewiesen, und zwar mit folgender Begründung:

Vor Allem war zu beurtheilen, in welcher Art das Rechtsverhältniss der klägerischen Firma zur Bahngesellschaft sich darstellt, da gegen die Berechnung der Fracht, falls die Annahme der Berechnungs-Grundlage der Kläger als richtig angesehen würde, bezüglich ihrer Summe per 76 fl. 21 kr. Seitens der geklagten Bahn keine Einwendung erhoben wurde. Es handelte sich um die Versendung von 18 Stück Ochsen, und liegt diesbezüglich ein Frachtbrief vor. Von Seiten des Aufgebers findet sich auf demselben keine Bestimmung, in welcher Weise diese Ochsen versendet werden sollen; ob im gebrochenen oder im direkten Verkehr, ist nicht angegeben.

Nach der unbestritten geltenden Bestimmung des Tarifes Theil I., Z. IX. C., S. 10, wird im Falle, als im Frachtbriefe eine Vorschrift über die Versendungsart nicht enthalten ist, direkte Expedition angewendet. Gegen die direkte Expedition wurde vom Kläger auch keine Einwendung erhoben. Die verklagte Gesellschaft berechnete nun die Frachtgebühr auf Grund des damals für Versendungen im direkten Verkehr geltenden Tarifes vom 1. Oktober 1888 (Ausnahmstarif des West-Ungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Post 230, Seite 15) mit dem Gesammtbetrage von 96 fl. 62 kr., während nach Ansicht der Klägerin die Berechnung nicht unter Zugrundelegung des genannten Verbandstarifes, sondern unter Anwendung der Lokaltarife, d. i. bis Ujszöny nach dem Südbahntarife vom 15. Oktober 1877, und von Ujszöny nach St. Marx nach dem obigen Ausnahmstarif hätte erfolgen sollen. Demnach hätten die Frachtgebühren zusammengestossen nur 76 fl. 21 kr. betragen. Die Klägerin stützt ihr Klagebegehren auf Rückersatz von 20 fl. 41 kr. (bezw. 35 kr.), resp. ihre obige Behauptung auf Anwendung der Lokaltarife, vorzugsweise auf die Handelsministerial-Verordnung vom 30. Juni 1875, Z. 15386, jedoch mit Unrecht.

Der zwischen dem Versender und dem Frachtführer abgeschlossene Vertrag über die Versendung eines Gutes ist ein Frachtvertrag, welcher zu seiner Giltigkeit auch die ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarung über die Transportkosten, die Frachtgelder, erforderte. — Die Grundlage für die Berechnung der Frachtgelder bilden (§ 52 Betriebs-Reglement von 1874) die publicirten, von der Staatsverwaltung genehmigten, zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrages bestehenden Tarife.

Die Bahnverwaltungen erklären in den veröffentlichten Tarifen, dass sie zu den in diesen enthaltenen Ansätzen den Transport übernehmen.

Wer nun ohne spezielle Vereinbarung über die Frachtgelder — wenn und wo eine solche überhaupt zulässig ist — der Bahn ein Gut zum Versandt übergiebt, erklärt sich stillschweigend mit dem Abschlusse des Vertrages auf Grund des Tarifes einverstanden.

Der Versender musste wissen, dass die Expedition im vorliegenden Falle direkt erfolge, und dass demnach die Bahn vertragsmässig berechtigt ist, den publizirten, ministeriell genehmigten Tarif für direkten Versandt anzuwenden.

Die von der klägerischen Firma berufene Ministerial-Verordnung ist nicht die Grundlage, auf welcher die Frachtverträge abgeschlossen werden, sie ist auch gar nicht dazu bestimmt, die Rechtsverhältnisse zwischen Versender und Frachtführer zu regeln. Sie enthält allerdings Direktiven für die Bahnverwaltungen bei Erstellung der Tarife, sie enthält auch den Grundsatz, dass die direkten Tarife in der Art zu berechnen seien, dass selbe in der Regel keine höheren Gesammtsätze ausweisen sollen, als die Summirung der betreffenden Lokal- und Anschlusstarife. Allein nicht bloss, dass diese Verordnung selbst auf Ausnahmen hinweist, so steht ihr im vorliegenden Falle der ebenso behördlich genehmigte spätere Tarif, also eine spätere ministerielle Entscheidung entgegen. — Es ist unzulässig, an die Stelle des Vertrages, welcher die Rechtsverhältnisse zwischen Versender und Frachtführer feststellt, eine lediglich an die Bahnverwaltungen gerichtete ministerielle Weisung zu setzen.

Aus der von der klägerischen Firma weiter angeführten Thatsache, dass die Bahnverwaltung bis vor Kurzem den bezüglichen Reklamationen wegen Rückvergütung der Differenzen in analogen Fällen stets stattgegeben habe, und dass sohin ein rechtswirksamer Gebrauch (Gewohnheitsrecht) sich herausgebildet habe, folgt gleichfalls nicht die Begründung des Klagebegehrens.

Die Bahnverwaltungen haben ihre Berechnungen regelmässig nach dem Tarif für den direkten Verkehr aufgestellt, also eine entgegengesetzte rechtliche Grundlage nicht anerkannt, und lediglich aus Coulance oder anderen Gründen eine Rückvergütung geleistet.

Uebrigens ist auch daran festzuhalten, dass dann, wenn die Bestimmungen eines Frachtvertrages einem sonst bestehenden Gebrauche entgegenstehen, in dem speziellen Falle jene Bestimmungen, nicht aber das Gewohnheitsrecht zur Geltung zu kommen haben. Die Kläger waren somit mit ihrem Begehren abzuweisen.

Nr. 228. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 10. Juni 1892.

Die dreijährige Frist des § 31 des Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 ist nicht — wie die sechsmonatliche Frist des § 30 l. c. — als eine präklusive Prozessfrist anzusehen.

Es steht nach der früheren Rechtsprechung wie nach den Entscheidungen des R.G. fest, dass die im § 30 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 bestimmte Frist von sechs Monaten keine Verjährungsfrist, sondern eine präklusive Prozessfrist ist; mit Unrecht hat aber die Vorinstanz angenommen, dass die dreijährige Frist des § 31 jenes Gesetzes in gleichem Sinne zu beurtheilen sei. Mögen auch einzelne der Erwägungen, welche dafür bestimmend gewesen sind, die Frist des § 30 cit. als Präklusivfrist anzusehen, auf den § 31 zutreffen, so ist doch der Inhalt beider Gesetzesbestimmungen ein wesentlich verschiedener. Der § 30 betrifft den Fall, wo die Verwaltungsbehörde entschieden hat und nur noch darüber Streit herrscht, ob der Umfang der von derselben zugesprochenen Entschädigung genügt, während der § 31 die Geltendmachung solcher Ansprüche regelt, über welche noch nicht entschieden ist und zur Zeit nicht entschieden werden konnte. Die für solche Ansprüche gesetzte erheblich längere Frist ist als eine dem § 54 Tit. 6 Th. I des A.L.R. nachgebildete Verjährungsfrist anzusehen. (Vergl. Loebell, Enteignungsgesetz S. 165 Nr. 6, Dalcke S. 111, Seydel S. 187 Nr. 3, Bolze, Praxis Bd. 5 Nr. 872, Gruchot, Beiträge Bd. 32 S. 725.)

Nr. 229. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 16. Juni 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 40/41. S. 379. Ziff. 31.]

Ersatzanspruch für Schaden durch Funkenwurf der Lokomotive.

Die in dem angefochtenen Urtheile dargelegten Rechtsgrundsätze über die Pflicht des Betriebsunternehmers einer, wenn auch polizeilich genehmigten Dampfeisenbahn, den dem Anlieger durch die der Lokomotive entweichenden Funken erwachsenen Schaden zu erstatten, stimmen mit den Ansichten des R.G. überein. Namentlich ist in den angezogenen Urtheilen des Zweiten Hülfssenats vom 6. Dezember 1880, Nr. 328/80, des V. C.S. vom 7. Februar 1883, Nr. V. 620/82 und des VI. C.S. vom 19. Juli 1886, Nr. IIIa 136/88 ausgesprochen worden, dass wer durch die Luft schädliche Stoffe dem Nachbargrundstücke zuführt oder den Erd-

boden erschüttert und hierdurch Schaden stiftet, dem A.L.R. gemäss für den Schaden einzustehen hat, gleichviel ob ihn dabei eine Verschuldung trifft oder nicht. Hiernach kommt es darauf nicht an, was der Beklagte zur Verhütung des Schadens vorgekehrt hat. Er ist dann schlechthin zum Ersatze gehalten, wenn seine Handlung wirklich den Nachbar beschädigte. Nun würde er zwar mit dem Beweise zu hören sein, dass der den Kläger betroffene Brandschaden mit den Funken aus der Lokomotive nicht zusammenhänge. Durch die von ihm vorgebrachten und auf das Zeugniss dreier Personen gestellten Thatsachen, „die Maschine sei stets mit einem ordnungsmässigen Funkenfänger versehen gewesen, dessen Maschen so dicht waren, dass Funken nicht durchfliegen konnten“ und „die Maschine sei vierteljährlich untersucht und stets ordnungsmässig befunden worden“, wird jedoch der geführte Beweis nicht entkräftet.

Nr. 230. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 18. Juni 1892.

§ 408. I. 5. § 381. I. 16. Preuss. A. L. R. Voraussetzungen und Rechtsfolgen des einseitigen Rücktritts von einem Dienstvertrage.

Mit dem B.-R. ist davon auszugehen, dass der vorliegende Dienstvertrag unter die Verträge über Handlungen fällt und der Vorschrift der §§ 408 Tit. 5 Th. I. A. L.-R. unterliegt. Der § 408 gehört zu den Vorschriften über Aufhebung der Verträge wegen Nichterfüllung. Bei Verträgen, deren Hauptgegenstand Handlungen sind, soll jeder Kontrahent berechtigt sein, auf Grund der blossen Behauptung, dass der andere Kontrahent nicht erfüllt habe oder nicht habe erfüllen können, vom Vertrage zurückzutreten. Durch die einseitige Rücktrittserklärung wird der Vertrag aufgehoben. Die Rechtsfolge ist, dass kein Theil weiter auf Erfüllung Anspruch hat. Der Anspruch auf Erfüllung verwandelt sich in den Anspruch auf das Interesse. Diesen Anspruch haben beide Theile, der Rücktretende, wenn sein Rücktritt berechtigt, derjenige, dem der Rücktritt erklärt wurde, wenn der Rücktritt ohne rechtlichen Grund erfolgt ist. Diesen Interessenanspruch macht der Kl. geltend. Die einseitige Rücktrittserklärung wirkt als solche, einer Annahme derselben bedarf es nicht. Die Annahme kann die Bedeutung einer wechselseitigen Willensübereinstimmung über die Auflösung des Vertrages und der vertragsmässigen Aufhebung des Dienstverhältnisses gewinnen, wenn sie, wie in dem durch das vom B.-R. angezogene Urtheil des R.-G. in den Entsch. Bd. 26 S. 318 entschiedenen

Falle von der thatsächlichen Entlassung aus dem Dienste erfolgt. Dann hat sie den Fortfall des Interessenanspruchs für beide Kontrahenten zur Folge. Solche wechselseitige Willensübereinstimmung der Parteien in die Auflösung des Vertrages stellt der B.-R. nicht fest. Die Entlassung des Kl. ist ohne Kündigung am 29. Oktober erfolgt. Dieser erfolgten Entlassung soll der Kl. nachträglich durch das Schreiben vom 28. November zugestimmt haben. Solche nachträgliche einseitige Zustimmung kann die Bedeutung vertragsmässiger Auflösung des Dienstverhältnisses nicht haben, weil die einseitige Erklärung den mit der vertragsmässigen Auflösung verbundenen Fortfall des Interesseanspruchs für den Kontrahenten, der einseitig zurückgetreten ist, nicht herbeiführen kann. Solche einseitige Zustimmung kann rechtliche Bedeutung vielmehr nur gewinnen, wenn sie als Anerkennung des rechtlichen Grundes der Entlassung oder als Genehmigung der Entlassung auch ohne rechtlichen Grund und als Verzicht auf den aus der Entlassung ohne Grund erwachsenen Interesseanspruch aufzufassen ist. Dass der Kl. den rechtlichen Grund seiner Entlassung anerkannt hat, stellt der B.-R. nicht fest und konnte er ohne Verletzung der ersten gesetzlichen Auslegungsregel nicht feststellen. Denn der Kl. erklärt sich in dem Schreiben vom 28. November zwar bereit, die Dienstwohnung, wie verlangt, zu räumen, verwahrt sich aber gleichzeitig ausdrücklich dagegen, dass er damit den Grund seiner Entlassung anerkenne. Das kann nichts anderes bedeuten, als dass der Kl. sich gegen die Berechtigung seiner Entlassung und gegen die Schlussfolgerung verwahrt, welche aus der Räumung der Wohnung auf die Berechtigung der Entlassung gezogen werden könnte. Der Unterschied, welchen der B.-R. zwischen der Verwahrung gegen die Entlassung und gegen den Grund der Entlassung macht, hat keinerlei innere Berechtigung, weil die Nichtanerkennung des Grundes der Entlassung die Nichtanerkennung der Berechtigung der Entlassung und damit der Entlassung selbst in sich schliesst. Rechtsirrthümlich ist, wenn der B.-R. aus der Erklärung des Einverständnisses mit der Räumung der Wohnung trotz der gleichzeitigen Verwahrung gegen die Rechtmässigkeit der Entlassung auf die Zustimmung des Kl. zur Entlassung zurückschliesst. Denn der Kl. war, nachdem der Vertrag durch die einseitige Erklärung der Bekl., seine Entlassung und die Wiederbesetzung seiner Stelle aufgelöst war, nicht berechtigt, weitere Vertragserfüllung, zu der auch die Gewährung der Dienstwohnung gehörte, zu fordern. Er war verpflichtet, die Wohnung zu räumen und hätte dazu im Rechtswege gezwungen werden können. Der Kl. war rechtlich verpflichtet, die Thatsache der Vertragsauflösung mit ihren Rechtsfolgen, d. h. dem Fortfall des Anspruchs auf Erfüllung unter Verbleib des Interesseanspruchs anzuerkennen, und gegen sich gelten zu lassen. Die Aus-

führung des B.-R., dass aus diesem Anerkenntniss und dem Entschluss, die Vertragsauflösung mit der Wirkung folge, dass der Kl. seinerseits jedes Anspruchs aus der Vertragsauflösung, auch wenn sie rechtlich unbegründet war, verlustig gegangen sei, ist völlig abwegig. Dieser Verlust konnte, wie die Revision mit Recht ausführt, gemäss § 381 Tit. 16 Thl. I A. L.-R. nur durch eine ausdrückliche, d. h. unzweideutige Verzichterklärung herbeigeführt werden. Solche stellt der B.-R. aber nicht fest. Er entnimmt aus dem Schreiben des Kl. nur den Mangel eines Vorbehalts weiterer Ansprüche, als der in dem Schreiben erwähnten. Solches Vorbehaltes bedurfte es nicht. Ueberdies ist die Erklärung des Kl. in dem Schreiben: „nur der Umstand, dass er seit dem 1. November anderweit feste Stellung habe, lasse es ihm „vorläufig" als überflüssig erscheinen, dass gegen ihn von der Bekl. beobachtete Verfahren als unbegründet und ungerechtfertigt feststellen zu lassen", in offensichtlich irriger Weise gewürdigt. Denn diese Erklärung enthält den völlig unzweideutigen Vorbehalt, in Zukunft im Rechtswege den Ungrund der Entlassung festzustellen. Das leugnet der B.-R. auch selbst nicht. Es ist aber völlig unverständlich, zu welchem anderen Zwecke der Kl. die vorbehaltene rechtliche Feststellung des Ungrundes seiner Entlassung sich hätte vorbehalten sollen, als zu dem, die Bekl. dafür rechtlich, d. h. auf das Interesse, verantwortlich zu machen. Dass die Annahme einer anderen festen Stellung vom 1. November ab den Kl. seines Interesseanspruchs allein nicht verlustig machte, erkennt der B.-R. an, und ist rechtlich unbedenklich. Anders könnte die Sache sich gestalten, wenn der Kl. sich diese Stellung schon vor seiner Entlassung verschafft oder gesichert gehabt hätte, was die Bekl. behauptet hat, was aber bisher nicht erörtert, noch weniger festgestellt ist.

Nr. 231. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 28. Juni 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 40/41. S. 384. Ziff. 47.]

Umfang des Benutzungsrechts, welches den Eigenthümern der anliegenden Häuser an einer städtischen oder Dorfstrasse gesetzlich zusteht.

Die Auffassung des O.L.G. von dem juristischen Charakter des Benutzungsrechts, welches den Eigenthümern der Häuser an einer städtischen oder Dorfstrasse gesetzlich zusteht, erscheint zutreffend und entspricht den in der Rheinisch-Französischen und Preussischen Rechtsprechung anerkannten Grundsätzen. Wenn es sich hier nun auch von einem servitutartigen Rechte handelt, so kommt doch wesentlich in Betracht, dass in solchen Fällen nicht eine Dienstbarkeit zwischen zwei

Privatgrundstücken, vielmehr ein Benutzungsrecht in Frage steht, welches auf einem zwischen öffentlichen und Privateigenthum bestehenden Verhältnisse beruht. Die Strasse steht im öffentlichen Eigenthume, dient den Zwecken des allgemeinen Verkehrs, und dieser Hauptbestimmung derselben sind die Befugnisse der Adjazenten grundsätzlich untergeordnet. Hiernach ist ein Recht der letzteren auf ein unverändertes Fortbestehen der Strasse nicht anzuerkennen, und es steht denselben nur, wenn die im öffentlichen Interesse daran vorzunehmenden Veränderungen eine Aufhebung oder erhebliche Beschränkung ihrer Benutzung zur Folge haben, ein Anspruch auf Entschädigung zu. Wie aber das R.G. bereits wiederholt erkannt hat, ist für die Entziehung thatsächlich bestehender Vortheile, sowie für unwesentliche Beeinträchtigungen bei dem Gebrauche der Strasse ein solcher Anspruch nicht gegeben. Dass es sich aber im vorliegenden Falle um eine Veränderung der letzteren Art handelt, ist vom O.L.G., welches hierbei mit Recht nur den gegenwärtigen Zustand der Häuser in Betracht zieht, thatsächlich festgestellt. Vergl. ausser den Citaten desselben Demolombe Bd. XII Nr. 699 und 700, Laurent Bd. VII Nr. 135, Entsch. des R G. Bd. X S. 271 und Rheinisches Archiv Bd. 82, 1 S. 84. Was nun demgegenüber zur Begründung der Revision vorgebracht worden, enthält einen irgend beachtlichen Angriff gegen den rechtlichen Ausgangspunkt des O.L.G. nicht, geht vielmehr im Wesentlichen nur dahin, dass letzteres hier, wo, wie unter Beweis gestellt, eine erhebliche Werthverminderung der klägerischen Häuser eingetreten sei, zu Unrecht eine unwesentliche Veränderung im obigen Sinne angenommen und deshalb den geltend gemachten Schadensanspruch als unbegründet erachtet habe. Diese Rüge kann aber nicht zu einem Erfolge führen, da insoweit die Beurtheilung der grösseren oder geringeren Beeinträchtigung des klägerischen Hauseigenthums in Frage steht, das O.L.G. auf dem Gebiete der sachlichen Würdigung und Werthschätzung sich bewegt, also auf einem Gebiete, welches der Nachprüfung des Revisionsrichters nicht zugänglich ist

---

Nr. 232. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 1. Juli 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 40,41. S. 376. Ziff. 22.]

Pflicht des Unternehmers zur Herstellung von Schutzeinrichtungen gemäss § 120 Abs. 3 der Gewerbeordnung.

Die Schutzeinrichtungen, welche § 120 Abs. 3 der Gewerbeordnung den Unternehmern zur Pflicht macht, bezwecken nicht nur die Abwendung

von solchen Unfällen, von welchen die Arbeiter bei dem Betriebe bedroht werden, auch wenn ihrerseits mit aller Vorsicht gehandelt wird. Es soll vielmehr auch Unfällen vorgebeugt werden, zu denen die nach praktischer Erfahrung zu erwartenden Unachtsamkeiten und Unvorsichtigkeiten der Arbeiter Anlass geben. Fehlt es an einer polizeilich oder sonst durch die Beschaffenheit des Betriebes gebotenen Schutzvorrichtung und ereignet sich in Folge des Versehens eines Arbeiters ein Unfall, welchem die Schutzmaassregel vorgebeugt haben würde, so wird der Gewerbeunternehmer besondere Umstände zu seiner Entlastung darzulegen haben. Er kann sich der Regel nach nicht allein darauf berufen, dass der Arbeiter den Unfall durch eigene Unvorsichtigkeit oder insbesondere durch Uebertretung eines Verbotes der Vornahme der gefährlichen Handlung herbeigeführt habe. Dieser Umfang der Verbindlichkeit des Unternehmers, seinen Arbeitern thunlichste Sicherheit gegen Gefahr für Leben und Gesundheit zu verschaffen, ist in der Rechtsprechung des R.O.H.G und des R.G. stets anerkannt, vergl. Entsch. des R.O.H.G. Bd. 19 S. 26, 397; Bd. 20 S. 240; Entsch. des R.G. Bd. 5 S. 74, 75; Urtheil dieses Senats vom 25. Januar 1884 in Sachen Meyer gegen Wollwäscherei etc. in Döhren (Rep. III 259/83).

Nr. 233. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 1. Juli 1892.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1892. Nr. 11. S. 38.]

Grundlagen für die Bemessung des Schmerzensgeldes, insbesondere Einholung des Gutachtens von Sachverständigen. Rücksichtnahme auf ausgestandene Angst, insbesondere in dem Falle, wenn Mitreisende vor den Augen des das Schmerzensgeld Beanspruchenden getödtet werden. Die dem Verletzten in Folge der Verletzung zukommenden weiteren Vermögensvortheile sind bei Bemessung des Schmerzensgeldes ausser Betracht zu lassen.

Wegen des zu Grunde liegenden summarischen Verfahrens kann nach § 51 des Justizhofdekretes vom 24. Oktober 1845, J. G. S. Nr. 906, das Urtheil des O. L. G. nur insoweit in Revision gezogen werden, als mit demselben das erstrichterliche Urtheil abgeändert und über die Appellationskosten entschieden worden ist. In den bestätigten Punkten aber ist die Revision unzulässig. Bezüglich des Schmerzensgeldes stimmen beide untergerichtlichen Urtheile darin überein, dass dem Kläger ein solches in der Höhe von 4000 fl. gebühre. Nur in dem Mehranspruche des Klägers von weiteren 1000 fl. weichen die Urtheile von einander ab, indem jenes

der ersten Instanz den Zuspruch von 4000 fl. für ausreichend hält, wogegen das O. L. G. den beanspruchten Betrag von 5000 fl., als den Umständen angemessen, dem Kläger zuerkennt. Wiefern also mit der Revisionsbeschwerde gleichwohl abermals eine Herabsetzung des mit beiden Urtheilen zugesprochenen Schmerzensgeldes unter 4000 fl. angestrebt wird, muss die Revision als eine ausserordentliche und daher unzulässige verworfen werden. Mit Recht hat aber das O. L. G. das Schmerzensgeld im vollen Betrage von 5000 fl. zugesprochen, weil das Gutachten der Sachverständigen, welches den Anspruch in dieser Höhe als ganz angemessen bezeichnet, keineswegs auf den von dem Kläger geschilderten Krankheitserscheinungen allein, sondern auf ihrem eigenen, nach dem Verlaufe von mehr als zwei Jahren aufgenommenen Befunde beruht, weil es dem Gerichte an jedem Anstosse fehlte, diesem Gutachten entgegenzutreten, und den Anspruch des Klägers einer Mässigung zu unterziehen, weil auch wirklich nicht von dem Geklagten Thatsachen erbracht werden konnten, die den Anspruch als übermässig erscheinen liessen, weil im Gegentheile die bleibende Verkrüppelung des in jungen Jahren verunglückten Klägers und die erhebliche Schwächung seines Sehvermögens volle Berücksichtigung erheischt und es offenbar nicht angeht, hier solche Beträge heranzuziehen, welche dem Kläger als Ersatz der einzelnen Schäden ausserdem gebühren.

Da die nur wegen der Herabsetzung des Schmerzensgeldes ergriffene Appellation des Klägers gänzlichen Erfolg hatte, ist das oberlandesgerichtliche Urtheil auch im Spruche über die Appellationskosten nach den §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, gerechtfertigt.

Nr. 234. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 2. Juli 1892.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 83. S. 836.]

Gerichtsstand des Erfüllungsortes bezüglich einer Theilstrecke.

Eine Aktiengesellschaft hatte durch ihren Vorstand mit dem Eisenbahnfiskus einen Vertrag geschlossen, in welchem sie sich für den Fall des staatsseitigen Ausbaues einer die Grube interessirenden Eisenbahn verpflichtete, ihre Grubenbahn in dem Umfange, in welchem sie in jene nach dem vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Plan hineinfällt, mit allem Zubehör dem Eisenbahnfiskus unentgeltlich abzutreten. Die Bedingung dieses Vertrages war erfüllt. Der Sitz der Aktiengesellschaft war auf der in dem Bezirk des Landgerichts Halberstadt belegenen

Grube; eine Theilstrecke der abzutretenden Eisenbahn liegt in dem Bezirk des Landgerichts Magdeburg. Bei diesem klagte Fiskus wider die Aktiengesellschaft auf Uebergabe des Besitzes an dieser Theilstrecke. Das war zulässig. Denn nach dem Sinne des Vertrages war derselbe durch körperliche Uebergabe zu erfüllen. In Magdeburg war also bezüglich jener Strecke ein Gerichtsstand des Erfüllungsortes gegeben.

Nr. 235. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 4. Juli 1892.

[Ztg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1892. Nr. 83. S. 836.]

Beweislast hinsichtlich der körperlichen Befähigung zur Annahme einer amtlichen Stelle.

Nach dem Pensionsreglement einer Eisenbahn verlor der pensionirte Beamte seinen Anspruch auf Pension, wenn er nach seiner Pensionirung eine ihm von der fiskalischen Eisenbahnverwaltung angetragene Stelle nicht annahm, welche ihm ein höheres Einkommen gewährte als die Pension und nach dem Ermessen des Direktoriums seiner körperlichen Befähigung entsprach. Diesem von vornherein als maassgebend erklärten Ermessen der Direktion gegenüber traf den Kläger, welcher als Ingenieur der Eisenbahn pensionirt war und hiernächst eine Stellung bei der Strassenbahn-Gesellschaft angenommen hatte, die Beweislast, wenn er behauptete, dass ihm zu der ihm vom Fiskus wieder angetragenen und von ihm nicht angenommenen Stellung eines Ingenieurs die körperliche Befähigung mangele.

Nr. 236. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

1. Senat. Vom 6. Juli 1892.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1892. S. 1234–1238.]

Innerhalb der durch A. L. R., Th. II, Tit. 17, § 10, umschriebenen Aufgabe der Polizei liegt auch der Schutz der Eisenbahnanlagen gegen Gefährdung, z. B. durch Abgrabungen auf Nachbargrundstücken. — Durch die Vorschriften in Art. 9 der Verfassungsurkunde und in § 2 des Enteignungsgesetzes ist das Recht und die Pflicht der Polizei, zur Abwendung einer Gemeingefahr in Privatrechte einzugreifen, nicht beseitigt. Auch ist im allgemeinen dieses Eingriffsrecht nicht dadurch bedingt, dass die Gemeingefahr eine unmittelbar bevorstehende (imminente), und dass es

deshalb nicht mehr angängig sei, zur Entziehung oder Beschränkung des Privatrechts das Enteignungsverfahren zur Durchführung zu bringen.

Zum Schutze der Eisenbahn ist der Klägerin durch Anordnung des Amtsvorstehers vom 20. April 1891 aufgegeben, bei der Gewinnung von Ziegellehm aus ihren angrenzenden Grundstücken neben dem Bahndamm einen drei Fuss breiten Wall und diesen mit dreifüssiger Böschung unberührt stehen zu lassen. Ihr Klageantrag,

> diese Verfügung unbedingt aufzuheben, oder dieselbe doch eventuell von einem näher zu bestimmenden Zeitpunkte ab und für den Fall, dass bis zu diesem das Enteignungsverfahren nicht eingeleitet worden sei, aufzuheben,

ist durch die übereinstimmenden Entscheidungen des Kreisausschusses zu T. und des Bezirkzausschusses zu B. vom 11. Juni und 12. November 1891 abgewiesen. Gegen das letztere Endurtheil hat Klägerin unter Wiederholung beider Klageanträge fristzeitig noch die Revision eingelegt, indem sie neben einem Verfahrensmangel Verletzung des Grundsatzes, wonach ein polizeilicher Eingriff in Privatrechte nur zur Abwehr einer imminenten und auf andere Art nicht abwendaren Gemeingefahr zulässig sei, und Verletzung des § 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 behauptet. Beklagter hat um Abweisung der Revision gebeten.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Wird am Fusse eines Eisenbahndammes das benachbarte Grundstück auf längere Erstreckung und bis in erhebliche Tiefe senkrecht ausgeschachtet, so ist im natürlichen Verlaufe der Dinge mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass das, den Damm tragende Erdreich — zumal, wenn es wie hier Ziegellehm enthält — bei dauernder Nässe und insbesondere bei Frostabgang aufweichen und in die ausgeschachtete Vertiefung hinein ausweichen und dass dann der Bahndamm, namentlich bei schwerer Belastung und Erschütterung sich senken wird. Dass hierdurch die Eisenbahnanlage, insbesondere das die Fahrbahn bildende Schienengeleise beschädigt, die Sicherheit des Betriebes beeinträchtigt und die Transporte, sowie auch Leben und Gesundheit des Fahrpersonals und der Reisenden in Gefahr gesetzt werden, ist von selbst klar. Eine solche Gefährdung der dem Publikum gewidmeten, öffentlichen Verkehrsanstalten berührt — zumal die §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuchs ähnliche Handlungen unter den „gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen“ erwähnen — zweifellos die allgemeinen Interessen; der Schutz gegen dieselbe liegt daher auch innerhalb der durch den § 10, Titel 17, Theil II des Allgemeinen Landrechts umschriebenen Aufgabe der Polizei. Da hier nach den eigenen Erklärungen der Klägerin feststeht, dass sie ihr

Grundstück bis in die unmittelbare Nähe des Bahndammes behufs der Lehmgewinnung auszuschachten beabsichtigte, bedarf es nicht erst des Gutachtens Sachverständiger, um festzustellen, dass das an sie gerichtete Verbot, die Ausschachtung anders als in der Weise vorzunehmen, dass ausser einem Grenzstreifen von drei Fuss Breite zur Sicherung des Bahnbetriebes eine dreifüssige Böschung für die Unterlage des Bahndammes erhalten bleibe, nicht jeder thatsächlichen Voraussetzung entbehrt, nicht auf Chikane, sondern auf objektiven polizeilichen Motiven beruht.

Der Hauptangriff der Klage ist denn auch aus einem anderen Fundamente hergeleitet. Privatrechtlich sei Klägerin befugt, ihr Eigenthum, soweit dies nicht lediglich zur Kränkung eines Anderen geschehe und soweit nicht Gesetze oder wohlerworbene Rechte Dritter entgegenständen, in jeder beliebigen Weise zu benutzen, somit hier, wo diese Voraussetzungen nicht zuträfen, ihr Grundstück behufs des Ziegeleibetriebs unter Beachtung des § 187, Titel 8, Theil I. des Allgemeinen Landrechts auszuschachten. Die Eisenbahn müsse entweder, wie jeder andere private Grundnachbar, die hieraus entstehenden Folgen tragen, oder aber gegen dieselben sich dadurch schützen, dass sie gemäss § 8 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und §§ 1 und 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 (Gesetzsammlung Seite 505 und 221) gegen Entschädigung das klägerische Eigenthum erwerbe oder beschränke. Ein polizeilicher Eingriff in dies Eigenthumsrecht sei, da Klägerin die beabsichtigte Ausschachtung bereits am 7. Juli und 26. September 1889 angezeigt habe, da somit die angebliche Gefahr lange vorher bekannt und daher keine unmittelbar bevorstehende gewesen sei und jedenfalls auf andere Art, nämlich durch rechtzeitige Enteignung, habe beseitigt werden können, unbedingt ungerechtfertigt oder doch eventuell nur bis zu demjenigen, näher zu fixirenden Zeitpunkte zulässig gewesen, bis zu dem das Enteignungsverfahren habe eingeleitet werden können. Diesen Ausführungen ist nicht überall zuzustimmen; insbesondere stecken sie den Befugnissen der Polizei zu enge Grenzen.

Zunächst kann dahingestellt bleiben, ob die Klägerin privatrechtlich befugt ist, ihr Grundstück beliebig auszuschachten, auch wenn dadurch der Zusammenbruch des benachbarten Grundstücks verursacht wird. Die Frage ist (vgl. Dernburg, Preussisches Privatrecht, Band I., § 220, Seite 551) streitig. Und wenn das Urtheil des Reichsgerichts vom 7. Dezember 1887 (Beilage zum Reichsanzeiger für 1888 No. 3, Seite 233) den Ersatzanspruch des Eigenthümers, dem wegen Nähe einer Chaussee die Fortbenutzung eines Schuppens zur Lagerung von Pulver untersagt war, abgewiesen hat, wenn ferner dasjenige vom 27. Oktober 1881 (Entscheidungen in Zivilsachen, Band 6, Seite 261) den Grundbesitzer, der

durch Aushebung einer Baugrube das Nachbarhaus beschädigte, wegen Nichtbeachtung der erforderlichen Sicherungsmaassregeln und des § 367, Nr. 14 des Strafgesetzbuches für schadensersatzpflichtig erklärt hat, so kann auch die Befugniss des Eigenthümers, durch eine sonst statthafte Benutzung seines Grundstücks die benachbarte Eisenbahn zu beschädigen, gegenüber den §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches als eine zweifellose kaum bezeichnet werden. Denn der Thatbestand des § 315 erfordert — wie eine verbreitete Ansicht annimmt und was hier gleichfalls dahingestellt bleiben kann — nur das Bewusstsein, dass die Anlage beschädigt bezw. ein Hinderniss bereitet wird, das den Transport zeitweise gefährden kann, nicht aber den Vorsatz dieser Gefährdung (Oppenhoff, Strafgesetzbuch, Anmerkung 1, Seite 800); und für die Fahrlässigkeit des § 316 genügt es, dass diese Gefährdung wesentlich, wenn auch nur mittelbar, durch die Handlung verursacht ist, und dass dieser Erfolg bei gewöhnlicher Umsicht und Sorgfalt vorgesehen werden konnte, einerlei ob die Handlung gegen anderweite straf- oder gegen zivil- oder polizeirechtliche Normen verstösst oder nicht (a. a. O. Anmerkung 19—21a zu § 59, Seite 163).

Wenn nämlich der Eigenthümer zur beliebigen Ausschachtung seines Grundstücks ohne Rücksicht auf die benachbarten privatrechtlich befugt wäre, und wenn ferner eine Beschränkung hierin auch im Wege der Enteignung herbeigeführt werden kann, so wäre hierdurch ein polizeiliches Einschreiten nicht unbedingt ausgeschlossen. Denn die Anordnungen, welche die Polizei im Interesse der öffentlichen Sicherheit, insbesondere zum Schutze gegen Lebensgefahr innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse trifft, sind auch dann, wenn sie die Unterlassung einer privatrechtlich statthaften, aber polizeilich unzulässigen Benutzungsart oder einer solchen Aenderung im Zustande des Eigenthums verlangen, nicht immer und nicht stets als Beschränkungen des Eigenthums im Sinne des Artikels 9 der Verfassung und des § 2 des Enteignungsgesetzes anzusehen (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Band VIII, Seite 329; Band XI, Seite 367; Band XXI, Seite 414). Vielmehr darf auch ohne vorgängige Enteignung in bestehende Privatrechte selbst der Art, dass dafür nach den Grundsätzen über Aufopferung der Rechte und Vortheile des Einzelnen im allgemeinen Interesse Entschädigung gewährt werden muss (vergl. § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842, Gesetzsammlung Seite 192), eingegriffen werden, wie dies in der Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte fortgesetzt anerkannt ist (vergl. Oppenhoff, Rechtsprechung, Band II, Seite 478; Band VII, Seite 166; Band XI, Seite 236; insbesondere Band III, Seite 264 und das vorzitirte Urtheil des Reichsgerichts vom 7. Dezember 1887).

Hier folgt dies Recht der Polizei, zur Abwendung der Gemeingefahr von der Klägerin die Unterlassung der gefährdenden Handlung zu ver-

langen — selbst wenn von den besonderen Strafbestimmungen der §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches zum Schutze der Eisenbahnen völlig abgesehen wird — schon aus dem allgemeinen Grundsatze, wonach jeder Eigenthümer sein Eigenthum so erhalten muss und nur so benutzen darf, dass dadurch die polizeilich zu schützenden Interessen, insbesondere Leben und Gesundheit der Menschen, nicht gefährdet werden (vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgericht, Band VIII, Seite 330 und die Band XVIII, Seite 414 angezogene Judikatur). Wie dieserhalb der § 367 zu 12 des Strafgesetzbuches dem Eigenthümer die Verwahrung von Gruben und Abhängen an zugänglichen Orten bei Strafe zur Pflicht gemacht hat, so sind in der diesseitigen Rechtsprechung (z. B. Entscheidungen vom 5. Oktober 1878 und 15. März 1879, Rep. I, Nr. 146C und 73B de 1878) polizeiliche Verordnungen und Verfügungen, welche die Anlage von Steinbrüchen Torfstichen, Lehmgruben u. s. w. in gefährlicher Nähe von Wegen verbieten, für rechtmässig erachtet (vergl. auch Entscheidung des Obertribunals vom 10. Januar 1878, Justizministerialblatt, Seite 39). Zweifellos wird durch die Anlage einer Schachtgrube, in welche nicht nur einzelne Personen, sondern der Körper eines angrenzenden Wege- oder Eisenbahndammes und mit diesem die dort Verkehrenden hineinstürzen können, das ausgeschachtete Grundstück selbst in einen gefährlichen und darum polizeilich unzulässigen Zustand versetzt. Und deshalb erscheint die Polizei berechtigt, dem Eigenthümer desselben, wie es hier geschehen, die Ausschachtung soweit zu untersagen bezw. nur unter solchen Vorsichtsmaassregeln zu gestatten, dass die Gefährdung der Eisenbahnanlagen und Transporte ausgeschlossen wird.

Dieser Grundsatz ist von der Klägerin und den beiden Vorderrichtern ausser Acht gelassen, indem diese sämmtlich einen polizeilichen Eingriff in die Privatrechte des Eigenthümers nur unter der Voraussetzung für statthaft erachten, dass ein Nothstand, eine unmittelbar bevorstehende (imminente) Gefahr, die nicht anders, auch im Wege der Enteignung nicht, rechtzeitig abgewendet werden kann, vorliegt (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Band VII, Seite 354; Band XII, Seite 313/4, 399, 403; Band XVI. Sette 330) und nur während der Dauer dieses Nothstandes (Band VII, Seite 363; Band IX, Seite 184). Dabei ist jedoch übersehen, dass dieser Grundsatz — wie aus dem Thatbestande, und aus dem Wortlaute der Begründung jener Urtheile, insbesondere aus dem im Preussischen Verwaltungsblatt, Jahrgang XIII, Seite 432 abgedruckten Urtheile vom 24. März 1892 sich ergiebt — stets auf das Vorgehen gegen bisher Unbetheiligte, auf diejenigen Fälle beschränkt bleiben muss, in welchen der Dritte, in dessen Privatrechte ohne vorgängige Enteignung polizeilich eingegriffen werden soll, die zu verhütende Gefahr nicht selbst herbeigeführt

hat und ihr vorzubeugen durch anderweite Norm nicht verpflichtet ist. Und beide Voraussetzungen treffen, wie oben dargethan, hier nicht zu.

Das Berufungsurtheil hat daher durch Anwendung des letzt- und Nichtanwendung des vorerwähnten Grundsatzes das bestehende Recht verletzt, und auch jenen letzterwähnten Grundsatz insofern noch unrichtig angewendet, als es den Eventualantrag der Klage, die Verfügung nur zeitweise, bis zu einem für die Enteignung ausreichenden Zeitpunkt für gerechtfertigt zu erklären, abgewiesen hat, ohne zu prüfen, ob auch für die spätere Zeit ein Nothstand noch anzuerkennen sei, vielmehr lediglich um deswillen, weil der Entschädigungsanspruch bereits gerichtlich geltend gemacht wäre. Unterliegt dieserhalb bei selbständiger Prüfung der Revision das Berufungsurtheil der Aufhebung, so ergiebt sich bei freier Beurtheilung zugleich aus dem Vorstehenden, dass die angefochtene Verfügung dem bestehenden Rechte entspricht und dass daher so — wie geschehen — die Vorentscheidung in ihrem Endergebnisse aufrecht zu erhalten war.

Nr. 237. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 7. Juli 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 118 S. 1724.]

1. Die Einwendung der entschiedenen Sache hat nur dann statt, wenn von derselben Person in derselben Sache ein Ansuchen um Einleitung einer Verhandlung vorliegt.

2. Eine Verhandlung „in der Sache“ im Sinne der Bestimmungen der §§ 10, lit. b, und 13 des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, hat die Zuziehung der Parteien zur Voraussetzung.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Caspar Krystof und Genossen in Popovic gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 10. Oktober 1891, Z. 38073, betreffend eine Vergütung von Eisenbahnschäden, nach der am 7. Juli 1892 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Das Gesuch des Caspar Krystof und Genossen de präs. 18. Mai 1891, Z. 9297, um Erhebung der Schäden, welche durch den in der Bahnlinie Kunowitz—Ung.-Brod der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in km 105.5/8 befindlichen Wasserdurchlass den Grundstücken der Gesuch-

steller verursacht werden, und um Zuerkennung der Entschädigung, wurde mit dem angefochtenen Erlasse dahin beschieden, dass das k. k. Handelsministerium nicht in der Lage sei, eine kommissionelle Verhandlung anzuordnen, sich vielmehr bestimmt sehe, die Beschwerde zurückzuweisen, weil sich diese Beschwerde lediglich als eine Erweiterung der unterm 4. Dezember 1889 der kommissionellen Verhandlung unterzogenen Beschwerde des Bartholomäus Spaček darstellt, weil weiter bei einer durch ein Organ der General-Inspektion vorgenommenen örtlichen Besichtigung Schäden an den bezeichneten Feldern nicht wahrgenommen wurden, weil die am 4. Dezember 1889 gepflogenen Erhebungen sich auch auf die Felder der gegenwärtig beschwerdeführenden Parteien erstreckten, und weil endlich auch die Abdämmungen des Durchlasses in km 105.7/8 seither vermieden worden sind.

Im Hinblicke auf die Bestimmungen des § 10 ad b und des § 13 der auf Grund der Ah. Entschliessung vom 8. September 1854 erlassenen Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, betreffend die Ertheilung von Konzessionen für Privat-Eisenbahnbauten, unterliegt es zunächst keinem Zweifel und wird auch in der Entscheidung selbst nicht in Zweifel gestellt, dass die administrativen Behörden zur Verhandlung und Entscheidung über die von Caspar Krystof und Genossen angebrachte Beschwerde berufen waren, da es sich um die Beseitigung von Nachtheilen und um den Ersatz von Schäden handelt, welche durch Vorkehrungen einer Eisenbahnunternehmung den angrenzenden Grundstücken verursacht wurden.

Wenn die angefochtene Entscheidung die Zurückweisung des Gesuches ohne Verhandlung mit dem Hinweise auf die am 4. Dezember 1889 gepflogene und durch die Entscheidung des Handelsministeriums vom 23. September 1890, Z. 36440, abgeschlossene Verhandlung motivirt, in jenen behördlichen Verfügungen also eine auch die gegenwärtige Streitsache rechtskräftig erledigende Entscheidung sieht, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof nach der Aktenlage dieser Anschauung des k. k. Handelsministeriums nicht beitreten. Denn die Verhandlung vom 4. Dezember 1889 und die berufenen Entscheidungen betrafen lediglich die Beschwerde des Bartholomäus Spaček und nur die Wiesenparzellen 957 und 963/2, während durch das heute in Frage stehende Gesuch die Grundstücke einer grösseren Zahl von Grundbesitzern als durch die erwähnten Vorkehrungen in Mitleidenschaft gezogen bezeichnet worden sind.

Ueberdies kann nicht behauptet werden, dass auch der Gegenstand der beiden Streitsachen in der Richtung derselbe gewesen wäre, dass es sich auch um ein und dasselbe Schadenfaktum handeln würde, da ja doch

nicht ausgeschlossen ist, dass der schädigende Einfluss einer bestimmten Einrichtung zu verschiedenen Zeiten sich wiederholt.

Wenn aber die angefochtene Entscheidung das Resultat der früher gepflogenen Erhebungen dahin auffasst, dass durch diese und die auf Grund derselben erflossene Entscheidung festgestellt wurde, dass die in Frage stehende Einrichtung im Bahndamme einen schädigenden Einfluss nicht ausübe, so erscheint auch diese Aufstellung mit der Aktenlage nicht im Einklange, da durch den Commissionsbefund die Möglichkeit einer, allerdings nur geringen Benachtheiligung der angrenzenden Grundstücke durch die Aenderung des Wasserlaufes konstatirt wurde, und weil die Möglichkeit dieser Beschädigung auch in den Entscheidungen dadurch Ausdruck gefunden hat, dass das k. k. Handelsministerium in dem Erlasse vom 23. September 1890, Z. 36440, die Beschädigung der Grundstücke des Bartholomäus Spaček als konstatirt ansah und einen Entschädigungsbetrag von 25 fl. für angemessen erachtete.

Da nach dieser Sachlage die Verhandlung vom 4. Dezember 1889 und die Entscheidung des Ministeriums vom 23. September 1890, Z. 36440, einen von dem heutigen Streitgegenstande der Person und Sache nach verschiedenen Streitgegenstand betraf, so kann nicht behauptet werden, dass dem Gesuche des Caspar Krystof und Genossen de präs. 18. Mai 1891, Z. 9297, die Einwendung der entschiedenen Sache entgegengestanden ist.

Die angefochtene Entscheidung beruft sich allerdings auch noch auf Erhebungen, welche aus Anlass des heute in Frage stehenden Einschreitens durch ein Organ der General-Inspektion zu Anfang des Monats September 1891 vorgenommen worden sind.

Indessen, diese Erhebungen konnten schon darum nicht als eine Verhandlung in der Sache angesehen werden, weil eine solche die Zuziehung der Parteien zur nothwendigen Voraussetzung hätte, nach der Aktenlage aber eine Verhandlung mit den Parteien überhaupt nicht stattgefunden hat.

Diesen Erwägungen folgend, musste der Verwaltungs-Gerichtshof in der Abweisung des erwähnten Gesuches eine Verletzung der Bestimmung des § 10, ad b, der zitirten Ministerialverordnung vom 4. September 1854 erkennen und es war darum die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

Nr. 238. Entsch. des Oberlandesgerichts Kolmar.
Vom 14. Juli 1892.

§ 263 D. Straf. Ges. Buch. Der Thatbestand des vollendeten Betrugs liegt in der Vorzeigung einer bereits benutzten Eisenbahn-Rückfahrtkarte.

In der wiederholten Benutzung einer bereits benutzten Eisenbahn-Rückfahrkarte ist der Thatbestand nicht eines Betrugsversuchs, sondern eines vollendeten Betrugs zu erblicken. Hat der Angeklagte zum Zweck des Nachweises seiner Fahrberechtigung die Karte vorgezeigt und sich auf dieselbe berufen, ohne des Umstandes, dass dieselbe bereits verwerthet und somit ungültig war, zu erwähnen, so liegt hierin das vom Vorderrichter mit Recht angenommene Begriffsmerkmal der Unterdrückung einer wahren Thatsache und der hierdurch bewirkten Erregung eines Irrthums bei dem Eisenbahnpersonal . . . Wenn in der Revisionsschrift geltend gemacht wird, dass event. nicht eine Bestrafung nach § 263 R.-St.-G.-B.'s, vielmehr lediglich eine Ordnungsstrafe eintreten könne, so ist diese Behauptung durch nichts gerechtfertigt, da selbst, wenn in dem Eisenbahnreglement für die Handlungsweise des Angeklagten eine Ordnungsstrafe vorgesehen wäre, hierdurch die Bestimmung des R.-Str.-G.-B.'s und beim Vorhandensein der Merkmale des § 263 R.-Str.-G.-B.'s die Strafverfolgung wegen Betruges nicht beseitigt werden könnte. — Von einem blossen Betrugsversuch kann aber keine Rede sein, da der Angeklagte der Eisenbahn im Augenblick der Kontrolirung durch den Schaffner dadurch einen Vermögensnachtheil zufügte, dass er durch seine Handlungsweise vereitelte, dass der Schaffner ihn sofort zur Nachzahlung anhielt, bezw. denselben zu der Ansicht brachte, dass die Eisenbahn einen vermögensrechtlichen Anspruch gegen ihn nicht habe.

Nr. 239. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 20. Juli 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 119. S. 1735]

Wenn im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung für enteignete Grundstücke die Sachverständigen ihr Gutachten nicht zu Protokoll gegeben, sondern schriftlich erstattet haben, so sind die Parteien behufs Anbringung eventueller Erinnerungen oder Einwendungen im Sinne des

§ 28 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, über dieses Gutachten besonders einzuvernehmen.

Mit dem Bescheide des k. k. Bezirksgerichtes Kgl. Weinberge vom 7. Januar 1892, Z. 542, wurde die Entschädigung für mehrere zum Zwecke der Herstellung des zweiten Geleises der Prager Verbindungsbahn enteignete Grundstücke festgestellt.

Gegen diesen Bescheid rekurrirten mehrere Enteignete deshalb, weil ihre Grundstücke nicht als Bauparzellen bewerthet wurden, und weil ihnen nicht die Möglichkeit gewährt worden war, gegen das Gutachten der Sachverständigen Einwendungen zu machen.

Das k. k. Oberlandesgericht Prag wies mit Dekret vom 22. März 1892, Z. 7453, die Rekurse mit der Motivirung zurück, dass die von den Sachverständigen erhobene Entschädigung den Bestimmungen der §§ 4, 5 und 6 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, vollkommen entspricht, zumal die enteigneten Trennstücke bisnun mit Grundparzellenzahlen im Grundbuche eingetragen waren, dem Bestreben der Rekurrenten diese Trennstücke als in Aussicht genommene Bauplätze, somit als Bauparzellen bei dieser Enteignung zu behandeln, einerseits die Bestätigung des Gemeindeamtes Nusle-Pankrac vom 22. August 1887, andererseits § 7 des bezogenen Gesetzes, gemäss welchem auf Verhältnisse, hinsichtlich deren erhellt, dass sie in der Absicht hervorgerufen werden, um sie als Grundlage für die Erhöhung der Entschädigungsansprüche zu benützen, sowie auf den Werth einer besonderen Vorliebe keine Rücksicht genommen werden solle — entgegensteht.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 20 Juli 1892, Z. 7887, den ausserordentlichen Revisionsrekursen der Enteigneten Folge, behob beide untergerichtlichen Entscheidungen und verordnete die Ergänzung der Verhandlung.

In der Begründung heisst es:

Nach § 38 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, sind das Gutachten der Sachverständigen und die allfälligen Erinnerungen und Einwendungen der Parteien zu Protokoll zu bringen. Sollen die Parteien in die Lage kommen, zu dem Gutachten der Sachverständigen Erinnerungen zu machen und Einwendungen gegen dasselbe zu erheben, so muss ihnen dasselbe offenbar vorher zu diesem Behufe bekannt gegeben werden.

Hieraus folgt, dass in Fällen, wo die Sachverständigen nicht in der Lage sind, ihr Gutachten bei der Erhebungstagfahrt abzugeben, die Parteien nach Vorlage des schriftlich erstatteten Gutachtens zur Ausübung des ihnen im Schlusssatze des citirten § 28 vorbehaltenen Rechtes vor-

zuladen sind. Dies ist aber im vorliegenden Falle nicht geschehen. Denn über das am 14. Dezember 1891 schriftlich erstattete und lediglich bei den Akten aufbehaltene Gutachten der Sachverständigen wurden die Parteien nicht vernommen, ja es ist nicht einmal ersichtlich, dass die Parteien von dem Einlangen dieses Gutachtens verständigt worden wären.

Es liegt aber noch eine weitere Unvollständigkeit der Erhebungen vor.

Wenn die Rekurrenten das Begehren stellten, zu den Erhebungen auch Sachverständige im Baufache beizuziehen, so liegt hierin nicht sowohl eine Einwendung gegen die Eignung der vom Gericht benannten Sachverständigen im Oekonomiefache als solchen — § 24 des zitirten Gesetzes — als vielmehr der Antrag, über die zu leistende Entschädigung auch unter Annahme der von den Rekurrenten behaupteten besonderen Beschaffenheit der enteigneten Grundflächen, insbesondere als Baugründe, ein besonderes Gutachten einzuholen — (§ 25 des zitirten Gesetzes).

Wird nun erwogen, dass nach den Ausführungen der erstgerichtlichen Entscheidung der Abspruch über die Höhe der Entschädigung davon abhängt, ob die fraglichen Grundstücke, sei es zur Gänze oder auch nur zum Theile als Baugründe angesehen werden, dass es aber zum gründlichen Ausspruche über diese Frage, wenn nicht geradezu nothwendig, so doch mindestens zweckmässig erscheint, über die Angaben und Ausführungen der Rekurrenten Fachmänner zu hören, so ergiebt sich, dass die Ablehnung des erwähnten Antrages als eine gerechtfertigte nicht angesehen werden kann. Es sind daher die gepflogenen Erhebungen auch in der Richtung zu ergänzen, dass nach eingehender Beschreibung der in Rede stehenden Grundflächen unter Zuziehung der Parteien und von Sachverständigen im Baufache auch diese zur Abgabe eines Gutachtens über die zu leistende Entschädigung aufzufordern sind, wodurch aber selbstverständlich der nach Abschluss der Erhebungen zu fällenden richterlichen Entscheidung nicht vorgegriffen wird.

Behufs Vornahme dieser Ergänzungserhebung hat das Bezirksgericht die Rekurrenten anzuweisen, eine die enteigneten Parzellen und deren Umgebung darstellende beglaubigte Theilkopie des Lagerplanes vor der Tagfahrt dem Gerichte vorzulegen.

Nr. 240. Entsch. des Wiener Bagatellgerichts.

Vom 29. August 1892.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. Nr. 13. S. 46.]

Die Eisenbahn ist ohne ausdrückliches Verlangen des Absenders nicht verpflichtet, eine Sendung in dem Falle, wenn der Verbandtarifsatz höher ist, als die Lokaltarifsätze der am Transporte betheiligten Bahnen, nach dem Lokaltarife abzufertigen.

Die Firma J. S. & Söhne in Wien hat laut Frachtbriefes ddo. Polgardi 24. April 1890 12 Stück Mastochsen zum Transporte nach Wien-St. Marx aufgegeben und hiefür die Frachtgebühr mit 71 fl. 53 kr., welche laut des Ausnahmetarifes des west-ungarisch-österreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1888 berechnet erscheint, an der Kassa der geklagten Gesellschaft in St. Marx bezahlt.

Die Firma behauptet, dass die Fracht nicht nach diesem Tarife, sondern mit Rücksicht darauf, dass das Frachtgut über die Strecken zweier Bahnen, nämlich der Südbahngesellschaft und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft ging, nach den für die betreffenden Strecken beider Bahnen geltenden Lokaltarifen, wonach sich die Fracht nur auf 58 fl. 44 kr. gestellt hätte, zu berechnen gewesen wäre.

Die klägerische Firma klagte die österreichisch-ungarische St.-B. vor dem Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien und berief sich diesfalls auf die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 30. Juni 1875, Z. 15386, wonach Spezialtarife für einzelne Transportartikel unter keinen Umständen höhere Gesammtsätze statuiren dürfen, als welche sich aus der Summirung der betreffenden Lokal- und Anschlusstarife ergeben.

Das B. G. wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Von beiden Seiten wird zugegeben, dass der fragliche Tarif vom 1. Oktober 1888 vom k. k. Handelsministerium genehmigt und gehörig publizirt wurde, sowie dass bei Aufgabe des Frachtgutes keinerlei Bestimmung von Seite des Absenders getroffen worden sei, ob die Abfertigung im direkten oder gebrochenen Verkehre, rücksichtlich in der Art zu geschehen habe, dass jede Bahn hinsichtlich der auf ihr vom Gute durchlaufenen Strecke die Fracht nach ihrem Lokaltarife speziell berechnen solle.

Die fragliche Handelsministerialverordnung vom 30. Juni 1875, welche Direktiven für die Bahnverwaltungen bei Herstellung der Tarife enthält, kann jedoch keine Wirkung auf die Anwendbarkeit des vom Handelsministerium genehmigten Verbandtarifes vom 1. Oktober 1888 äussern,

und wenn auch dieser Tarif einen höheren Frachtbetrag als den nach den Lokaltarifen der einzelnen zusammenstossenden Bahnen ergiebt, so kann doch eine richterliche Remedur diesfalls nicht eintreten, weil die Motive, aus denen das Handelsministerium den Verbandtarif, sowie die Lokaltarife genehmigt hat, sich der richterlichen Beurtheilung vollständig entziehen und allfällige Richtigstellungen der Tarifsätze dem Handelsministerium obliegen.

Auch auf die Motive, von welchen die bezüglichen Bahnverwaltungen bei Entwerfung der Verbandtarife geleitet wurden, sowie auf den Umstand, dass in der Regel der hergestellte Verbandtarifsatz die summirten Sätze der entsprechenden Lokalsätze nicht überschreitet und öfters sogar unterbietet, war keine Rücksicht zu nehmen, da es, wie erwähnt, nicht Sache des Richters, vielmehr der hierzu berufenen Behörde ist, sich allfällig ergebende, den der Tarifverfassung zu Grunde liegenden Prinzipien widersprechende Tarifbestimmungen vor Genehmigung des Tarifes zu beseitigen.

Eine rechtliche Verpflichtung der Bahnverwaltung aber, den Absender auf die nach den Verband- und Lokaltarifen sich ergebenden Differenzen bezüglich der Frachthöhe aufmerksam zu machen, kann nicht angenommen werden: es ist vielmehr Sache des Absenders, bei Abschluss des Frachtvertrages zu verlangen, dass die Expedition, respektive Berechnung der Fracht nach den Lokaltarifen jeder einzelnen Bahngesellschaft von jeder derselben besonders zu erfolgen habe.

Es bestimmt übrigens auch der unbestrittenermaassen geltende und publizirte Tarif Theil I, Z. IX b auf Seite 10, dass, falls im Frachtbriefe eine Vorschrift, ob die Expedition im direkten oder gebrochenen Verkehr zu geschehen habe, nicht enthalten ist, direkte Expedition angewendet werde.

Da nun im Frachtbriefe eine diesfällige Vorschrift nicht enthalten ist, so war die direkte Expedition zur Anwendung zu bringen. Wenn die klägerische Firma sich auf einen allgemeinen geltenden Gebrauch beruft, wonach in der weitaus überwiegenden Anzahl der Fälle von Seite der Bahnverwaltungen Reklamationen aus dem Titel, dass die nach dem direkten Bahnverkehre berechnete Frachtgebühr sich höher stelle, als die Gesammtsätze, die aus der Summirung der betreffenden Lokal- und Anschlusstarife sich ergebende Gebühr, stattgegeben und die zu Gunsten der reklamirenden Partei sich ergebende Differenz des eingehobenen Mehrbetrages unweigerlich restituirt werde, so muss auch diese Ausführung als irrelevant zurückgewiesen werden.

Nr. 241. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 17. September 1892.

[Jurist. Wochenschr. 1892. Nr. 46/47. S. 435. Ziff. 34.

§§ 11. 30 Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874. Rechtsverhältniss zwischen Eigenthümer, Realberechtigten und Unternehmer in Betreff der Abschätzung des Grundstücks und Vertheilung der Entschädigungssumme.

Nach § 8 des Enteignungsgesetzes besteht die Entschädigung für die Abtretung des Grundeigenthums in dem vollen Werthe des abzutretenden Grundstücks. Diesen hat der Unternehmer, zu dessen Gunsten enteignet wird, von dem Falle der vertragsmässigen Uebernahme einer (dann selbstredend in Anrechnung zu bringenden) privatrechtlichen Grundstücksbelastung (§ 45 des Gesetzes) abgesehen, immer zu zahlen; mehr ausnahmsweise, indessen nicht an den Eigenthümer, sondern an andere Nutzungsberechtigte, in dem hier nicht interessirenden Falle des § 11 des Gesetzes, niemals aber weniger. Das Bestehen einer Servitut, wie jede andere dingliche Last (Hypothek, Reallast u. s. w.) kann den Ertrag und die Verwerthbarkeit des Grundstücks für den Eigenthümer beeinträchtigen, ändert aber den Werth des Grundstücks an sich nicht; die Werthschätzung eines mit Hypotheken, Servituten u. s. w. belasteten Grundstücks kann zu keinem anderen Ergebniss führen, als die eines lastenfreien Grundstücks. Deshalb ist es unrichtig, wenn der B. R. das Erlöschen der Servitut durch die Anlage der Strasse, zu deren Zweck die Enteignung geschehen ist, als eine durch jene Anlage herbeigeführte und deshalb nach § 10 des Gesetzes bei der Abschätzung nicht zu beachtende Erhöhung des Werthes des Grundstücks bezeichnet; die Belastung hatte eben den Werth des Grundstücks nicht gemindert. Erst bei der Frage, ob und welchen Antheil der Realberechtigte an dem Werthe des, durch die Enteignung auch ihrem Recht entzogenen Grundstücks zu beanspruchen habe, kommt der Werth der Realberechtigungen in Betracht. Diese Frage aber berührt nicht den Unternehmer. Den Realberechtigten ist zwar mit Rücksicht auf ihr Interesse an der Feststellung der nach dem Gesammtwerthe des Grundstücks zu bemessenden Entschädigung eine Einwirkung auf diese Feststellung selbst eingeräumt (§§ 30, 46), aber nur zu dem Zwecke, deren Erhöhung soweit zu betreiben, dass sie wegen ihrer Ansprüche gedeckt werden. Im Uebrigen erfolgt die Feststellung dieser Entschädigung zwischen dem Unternehmer und dem Eigenthümer und für diesen (§ 29). Die festgestellte Entschädigung tritt dann rücksichtlich aller Realansprüche an die Stelle des enteigneten Grundstücks (§ 45)

und es ist lediglich zwischen dem Eigenthümer und den Realberechtigten auszumachen, in welcher Weise und Höhe die Letzteren aus der Entschädigung abzufinden. Selbst wenn auf Antrag des Eigenthümers oder der Realberechtigten gemäss § 29 Abs. 2 des Gesetzes das Antheilsverhältniss der Letzteren an der Entschädigung im Enteignungsverfahren festgestellt wird, so ist bei diesem Theile des Verfahrens der Unternehmer nicht Partei; Streitigkeiten über das Antheilsverhältniss werden ohne seine Mitwirkung, wie § 30 Abs. 1 sagt, lediglich zwischen dem Nebenberechtigten und dem Eigenthümer ausgetragen. Ist aber der Unternehmer bei der Erledigung der Ansprüche der Realberechtigten an der für das Grundeigenthum festgestellten Abfindung unbetheiligt, so kann auch der Umstand, dass ein Realberechtigter eine Entschädigung für sein durch die Enteignung in Wegfall kommendes Recht nicht beansprucht oder nach dem zwischen ihm und dem Eigenthümer bestehenden Rechtsverhältnisse nicht beanspruchen kann, dem Unternehmer nicht einen Anspruch darauf geben, dass die Enteignungsentschädigung dieserhalb anders und niedriger, als das Gesetz es vorschreibt, normirt werde. Was von der gesetzlich nach dem vollen Grundstückswerth zu bemessenden Entschädigung die Realberechtigten nicht beanspruchen oder beanspruchen können, verbleibt dem Eigenthümer. Einer Untersuchung darüber, ob vorliegenden Falls die Wegeberechtigten, wie der B. R. nothwendig voraussetzen muss, nach Anlegung der Dryanderstrasse keine weiteren Ansprüche an die Kl. als die Empfängerin der Enteignungsentschädigung haben, bedarf es somit für den vorliegenden Rechtsstreit nicht.

Nr. 242. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

1. Senat. Vom 17. September 1892.

[Pr. Verw. Bl. XIV. Nr. 10. S. 117.]

Polizeiliche Untersagung des Salzstreuens auf Strassen etc. zur Beseitigung von Schnee und Eis auf Strassenbahnen.

Die Regelung aller Arten des Strassenverkehrs, mithin auch das Befinden über die Frage, inwiefern der Fahrverkehr Einschränkungen im Interesse des Fussgängerverkehrs zu unterwerfen sei, gehören zu den Befugnissen der Polizeibehörde.

Das Polizeipräsidium zu Magdeburg hat der Direktion der Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft das Salzstreuen auf den öffentlichen Strassen und Plätzen der Stadt Magdeburg zur Beseitigung von Eis und Schnee aus verkehrs- und sanitätspolizeilichen Rücksichten untersagt und nur für aussergewöhnliche Witterungsverhältnisse und ganz erhebliche Ver-

kehrsstörungen in Folge starken Schneefalls die Ertheilung einer bei dem Polizeiinspektor K. nachzusuchenden Erlaubniss zum Salzstreuen nachgelassen. Mit der Klage gegen diese Verfügung ist die Direktion vom Bezirksausschuss zurückgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das O. V. G. die Vorentscheidung bestätigt.

„Der Hinweis der Klägerin darauf, dass das mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft tretende sog. „Kleinbahnengesetz" vom 28. Juli 1892 die Zuständigkeit zum Erlasse von Verfügungen der angefochtenen Art anderweit bestimme und inhaltlich das Fortbestehen des erlassenen Verbots für die Zukunft in Frage stelle, ist für die gegenwärtige Entscheidung ohne Bedeutung. Die Zuständigkeit des Bekl. zum Erlass der streitigen Verfügung ist nach den bestehenden Vorschriften ausser Zweifel; und eine mit den Bestimmungen des erwähnten Gesetzes etwa nicht zu vereinbarende Aufrechterhaltung des Verbots seiner Zeit auf dem geordneten Wege anzufechten, bleibt der Klägerin unbenommen. Nach dem bestehenden Rechte aber unterliegt die Rechtmässigkeit des Verbots keinem Bedenken. Der Schutz der Personen und des Eigenthums, die Sorge für Leben und Gesundheit, die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen gehören nach jenem zu den Aufgaben der Polizei (§ 10 II 17 A. L. R.; § 6 litt. a. b. f. Polizeiverw.-Ges. v. 11. März 1850); in diesen Vorschriften findet das Einschreiten des Bekl. seine, in I. Instanz von der Klägerin selbst gar nicht angefochtene rechtliche Stütze, welche ihm zu entziehen auch die in der Ber.-Instanz geltend gemachten Auffassungen nicht geeignet sind. Denn wenn Klägerin darauf hinweist, dass sie durch das Verbot in dem kraft der ertheilten Konzession ihr zustehenden Rechte zur Benutzung der öffentlichen Strassen verletzt werde, so übersieht sie, dass die Konzession ihr kein Recht zur ausschliessenden Verfügung über die Strassen gewährt, dass dieselbe sich nur als die Erklärung erweist, dass gegen den beabsichtigten Betrieb polizeilicherseits nichts zu erinnern sei — wodurch der Polizeibehörde keineswegs die Befugniss entzogen wird, zur Wahrung der ihrem Schutze anvertrauten Interessen, weitere, bei Ertheilung der Konzession nicht vorgesehene Bedingungen vorzuschreiben (vergl. Entsch. d. O. V. G. Bd. VIII S. 215). Dass die Konzession der Klägerin das Recht zum Salzstreuen verliehen habe, hat Klägerin selbst nicht behauptet; und ein solches Recht erwächst auch nicht aus der Befugniss, Strassen — insbesondere in der von Klägerin geübten Art — zu befahren, oder aus der Pflicht, die Strassen zu reinigen. Endlich wird nicht die Rechtmässigkeit, sondern die Zweckmässigkeit des Verbots in Frage gestellt, wenn Klägerin behauptet, dass durch das letztere ein relativ grösseres Uebel, die Stockung und Störung des Fahrverkehrs, hervorgerufen werde. Denn die Regelung aller Arten des

Strassenverkehrs, mithin auch das Befinden über die Frage, inwiefern der Fahrverkehr Einschränkungen im Interesse des Fussgängerverkehrs zu unterwerfen sei, gehören zweifellos zu den Befugnissen der Polizeibehörde (vergl. die Entsch. d. O. V. G. v. 12. Sept. 1891 Nr. I 958).

Wenn hiernach rechtliche Bedenken gegen die angefochtene Verfügung nicht vorliegen, so kommt hinsichtlich der für dieselbe erforderlichen thatsächlichen Voraussetzungen (§ 127 Nr. 2 Landesverw.-Ges.) in Betracht, dass nach den eigenen Erklärungen der Klägerin das Salzstreuen immerhin ein — wenn auch „das kleinere“ — Uebel erzeugt, dass es Pfützen und Lachen auf der Strasse bewirkt, welche dem Fussgängerverkehre zur Unannehmlichkeit und Beschwerniss gereichen. Dieser Erfolg genügt, um das Einschreiten der Polizei als der objektiven Motive nicht entbehrend hinzustellen, so dass die weitere, von der Klägerin verneinte und in der mündlichen Verhandlung noch unter Beweis gestellte Frage, ob jene Maassregel auch der Gesundheit von Menschen und Thieren und dem Eigenthum gefährlich sei, auf sich beruhen kann. Bei diesem Ergebniss der Prüfung des polizeilichen Einschreitens muss aber der Klage gegen das letztere der Erfolg versagt bleiben; denn Fragen der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit des fraglichen Verbots sind der Prüfung des Verwaltungsrichters entzogen; lediglich in dieses Gebiet der Erwägungen fallen jedoch die weiteren Erörterungen der Klägerin, welche dahin gehen, dass sie keinen übermässigen Gebrauch von dem Salzstreuen gemacht — dass das letztere ein auch in anderen Städten unbeanstandet angewandtes Mittel zur Beseitigung des durch Schnee und Eis auf der Strassenbahn entstehenden Verkehrshindernisses sei — dass bei einer Kollision der Bedürfnisse des Fussgängerverkehrs und des Fahrverkehrs die Polizei den Schutz des letzteren als das vorzüglichere Ziel zu erstreben habe — und dass endlich die Formen und Voraussetzungen, unter welchen die beklagte Behörde ausnahmsweise Dispens von ihrem Verbote gewähren wolle, dem Bedürfniss nicht entsprächen. In allen diesen Beziehungen ist es allein der Weg der Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde, auf welchem Abhülfe zu erlangen ist, wenn die beklagte Behörde von ihren polizeilichen Befugnissen einen ungeeigneten Gebrauch gemacht hat.“

Nr. 243. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 19. September 1892.

§ 316. Abs. 1. Strf. Ges. B. Gefährdung eines Eisenbahntransports.

Der Angeklagte, Eisenbahnstationsdiätar, wollte, um einem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge 1 freie Bahn zu verschaffen, dem gleichfalls

von der Station abzulassenden Zug 2, welcher in der Richtung nach C. erst abfahren durfte, wenn von C. die Nachricht eingegangen war, dass der ihm vorausgegangene Zug 3 daselbst eingetroffen sei, einstweilen in der Richtung nach C. bis zu dem Stollwerk IV vorrücken und dann, sobald die Nachricht über Eintreffen des Zuges 3 von C. eingegangen sein würde, den Zug 2 vom Stollwerk IV nach C. weiter fahren lassen. Er gab zu diesem Behufe dem Wärter auf dem Stollwerk I den telegraphischen Befehl „Zug 2 abfahren“ und telegraphirte dem Wärter auf dem Stollwerk IV „der Zug 2 wird dort festgehalten.“ Derselbe erhielt diesen Befehl rechtzeitig und würde auch den Zug 2 festgehalten haben, wenn er nicht hieran durch einen von dem Angeklagten nicht voraussehbaren Zufall verhindert worden wäre. In Folge dessen fuhr der Zug 2 an Stollwerk IV vorüber und stiess von hinten her auf den Zug 3 auf. Der Angeklagte ist von der Strafkammer freigesprochen, die Revision des Staatsanwalts verworfen. — Es steht nicht die Vernachlässigung einer besonderen Dienstpflicht, sondern eine Fahrlässigkeit in Frage. Eine Fahrlässigkeit kann aber demjenigen nicht zur Last gelegt werden, welcher mit Bestimmtheit überzeugt sein durfte, er werde den möglichen schlimmen Erfolg seiner Handlung durch eine zweite Handlung abwenden, insofern ihm bezüglich dieser zweiten Handlung eine Fahrlässigkeit nicht zur Last gelegt werden kann.

Nr. 244. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 21. September 1892.

Eine privatrechtliche Verpflichtung zur Reinhaltung ihrer Grundstücke ist weder den Eigenthümern im allgemeinen durch die Gesetze auferlegt, noch bei Landstrassen oder städtischen Strassen als aus dem Eigenthum an dem Strassenkörper fliessend gesetzlich anerkannt.

Es kann dahingestellt bleiben, ob ein Missbrauch des Eigenthums im Sinne des § 27, I 8 A. L. R.'s blos in Handlungen oder auch in Unterlassungen gefunden werden kann; denn Unterlassungen würden als Missbrauch jedenfalls nur dann anzusehen sein, wenn sie sich als Verletzung oder Versäumnung einer rechtlichen Verpflichtung darstellen. Eine privatrechtliche Verpflichtung zur Reinhaltung ihrer Grundstücke ist aber weder den Eigenthümern im allgemeinen durch die Gesetze auferlegt, noch bei Landstrassen oder städtischen Strassen, soweit sie bei ersteren über die zur Unterhaltung gehörende — vorliegend nicht streitige — chausseemässige Reinigung hinausgeht, als aus dem Eigenthume an dem Strassen-

körper fliessend, gesetzlich anerkannt. Eine solche Verpflichtung des Grundeigenthümers würde auch in den erfahrungsmässig vorkommenden Fällen, dass dieser von dem Eigenthümer der über sein Grundstück führenden Strasse verschieden ist, nicht zu rechtfertigen sein.

Nr. 245. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 27. September 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 137. S. 2007.

Im Falle eines nach § 15, Abs. 3, des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., eingebrachten Gesuches um gänzliche oder theilweise Löschung eines für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen eingetragenen Pfandrechtes ist ein Kurator in Gemässheit des § 4, vorletzter Absatz, und des § 5, letzter Absatz, des obcitirten Gesetzes behufs Verständigung von der Löschung auch von Amtswegen zu bestellen.

Bei Bewilligung der von der Eisenbahn-Gesellschaft A. auf Grund der Bestätigung und Löschungs-Erklärung des Regierungs-Kommissärs derselben angesuchten Einverleibung der Löschung des Pfandrechtes für einen Theilbetrag des auf dem Lastenblatte der Eisenbahn aushaftenden Prioritäts-Anlehens wurde erstrichterlich anstatt der erbetenen Verständigung des Regierungs-Kommissärs von der bewilligten Einverleibung der Löschung im Sinne des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., ein gemeinsamer Kurator für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen der Eisenbahn-Gesellschaft bestellt, und demselben die Abschrift der Bestätigung und Löschungserklärung nach § 15, Al. 2, des obzitirten Gesetzes unter Verständigung von der bewilligten Löschung zugefertigt.

Dem hiergegen von der Eisenbahn-Gesellschaft überreichten Rekurse gab das Gericht zweiter Instanz dahin statt, dass es von der Bestellung eines gemeinsamen Kurators im Sinne des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., das Abkommen finde.

Denn, kann auch die in dem Rekurse vertretene Ansicht, dass die Bestellung eines gemeinsamen Kurators gemäss dieses Gesetzes nicht von Amtswegen, sondern nur über Einschreiten der Betheiligten zu geschehen habe, nicht als richtig anerkannt werden, weil der § 1 des Gesetzes ausdrücklich bestimmt, dass in den dort genannten Fällen ein Kurator zu bestellen ist, und im § 3, auf welchen die Beschwerdeführerin sich beruft, nur ausgesprochen wird, dass die Betheiligten um diese Bestellung ansuchen können, so liegt doch der Fall zu einer solchen amtswegigen Bestellung hier nicht vor.

Die Eisenbahn-Gesellschaft A. ist eine unter besonderer staatlicher Aufsicht stehende Unternehmung; bezüglich der Löschung der Theilschuldverschreibungen derselben haben daher die Bestimmungen des III. Absatzes des § 15 des bezogenen Gesetzes zur Anwendung zu kommen, nach welchem aber nicht, wie dies in Abs. 2 dieses Paragraphen festgesetzt ist, der gemeinsame Kurator von der Löschung zu verständigen ist, sondern es genügt, wenn die Bestätigung des die Aufsicht führenden staatlichen Organes beigebracht wird. Auch die Bestimmung des § 123 G.-G. macht diese Bestellung nicht erforderlich, weil die Vorschrift dieses Paragraphes mit den Bestimmungen des späteren Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., in Einklang gebracht werden muss, so dass als genügend anerkannt werden muss, wenn der Löschungsbescheid dem die Löschungserklärung ausstellenden Regierungsorgane zugestellt wird, wofür auch die analoge Bestimmung des § 14 dieses Gesetzes spricht.

Ueber Revisionsrekurs des bestellten Kurators fand der Oberste Gerichtshof in Abänderung der angefochtenen oberlandesgerichtlichen Entscheidung den erstrichterlichen Bescheid wieder herzustellen, wobei erwogen wurde, dass nach § 123 des Grundbuchs-Gesetzes vom 25. Juli 1871, R. G. Bl. Nr. 95, von der Erledigung der Grundbuchs-Gesuche insbesondere auch Diejenigen, deren bücherliche Rechte aufgehoben werden, von Amtswegen verständigt werden müssen, dass diese gesetzliche Bestimmung durch das Gesetz vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., nicht nur keine Abänderung, sondern vielmehr eine Bekräftigung insofern erfahren hat, als im letzteren Gesetze auf vorstehende Bestimmung des Grundbuchs-Gesetzes Bezug genommen wird, dass dem staatlichen Organe, welches bei den unter besonderer staatlichen Aufsicht stehenden Unternehmungen diese Aufsicht auszuüben berufen ist, eine Vertretungsbefugniss hinsichtlich der Besitzer der auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen nicht zusteht, und die zu Folge der §§ 14 und 15 des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., von dem staatlichen Organe auszustellenden Bestätigungen keineswegs als Ausfluss einer demselben eingeräumten Vertretungsbefugniss anzusehen sind, dass nach § 269 a. b. G. B. für Personen, welche ihre Rechte nicht selbst wahren können, ein Kurator zu bestellen ist, und dass diese allgemeine Regel speziell auch für Besitzer derartiger Theilschuldverschreibungen auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R. G. Bl., in Anwendung zu kommen hat.

Nr. 246. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

I. Senat. Vom 28. September 1892.

[Preuss. Verw. Bl. XIV. Nr. 10. S. 115.]

Abgrenzung des Gebiets der Bahnpolizei und der Ortspolizei. In das Gebiet der ersteren gehörte zweifellos die Durchführung aller im Bahnpolizeireglement (Betriebsordnung) enthaltenen Normen, also auch, soweit sie die Erleuchtung der Bahnhofszufuhrwege betreffen. Diesen speziellen Befugnissen gegenüber müssen die generell geordneten Funktionen der Ortspolizei in der Regel zurücktreten und sich auf den Schutz solcher öffentlichen Interessen beschränken, welche ihrer alleinigen Obhut anvertraut sind.

„Unbestritten hat die beklagte Ortspolizeibehörde durch ihre Verfügungen die Beleuchtung des Zufuhrweges nicht als einen staatshoheitlichen Akt, sondern als eine auch dem privaten Wegeeigenthümer obliegende Handlung erfordert, das klagende Betriebsamt nicht als Verwalter der Bahnpolizei, sondern als den Vertreter des Betriebsunternehmers in Anspruch genommen; und das Betriebsamt hat die Rechtswidrigkeit der Verfügungen — abgesehen von dem angeblichen Mangel der thatsächlichen Voraussetzungen — aus der mangelnden Zuständigkeit der verfügenden Ortspolizeibehörde hergeleitet. Daher handelt es sich nicht lediglich und allein um einen blossen Kompetenzstreit zwischen zwei koordinirten Polizeibehörden, der im Wege des Streitverfahrens nicht ausgetragen werden könnte (vergl. Entsch. d. O. V. G. Bd. II S. 404, Bd. III S. 196, Bd. V S. 363 und 331), sondern recht eigentlich um den durch Klage aus §§ 127/128 Landesverw.-Ges. zu bewirkenden Schutz der Individualrechte des Betriebsunternehmers, hier des Staates als des Trägers privater Vermögensrechte, gegen polizeiliche Eingriffe. Die Klage erscheint demnach an sich zulässig, nur ist als Kläger nicht das Betriebsamt, sondern der Fiskus, vertreten durch letzteres, zu bezeichnen.

Bezüglich der Rechtmässigkeit der Anordnung entstehen die Fragen, zunächst, ob zum Erlasse derselben die Bahnpolizei zuständig war? und ferner, ob nicht gleichwohl eine konkurrirende Zuständigkeit der Ortspolizei anzuerkennen sein möchte. Jenes war zu bejahen, dieses aber zu verneinen.

Nach den geltenden staatsrechtlichen Normen sind die Eisenbahnen in doppelter Richtung Gegenstand einer staatshoheitlichen Einwirkung; einmal ist der Unternehmer anzuhalten, dass er die Eisenbahn konzessionsmässig und so, dass die Beförderung mit Sicherheit und der Bestimmung des Unternehmens als einer öffentlichen Verkehrsanstalt entsprechend er-

folgen kann, unterhält, ausstattet und betreibt (§§ 4, 24, 46 des Ges. vom 3. November 1838, G. S. S. 505; Art. 42—44 der Reichsverfassung) und andererseits sind die Anlagen und der Betrieb gegen störende Einwirkungen Dritter (seitens der Reisenden und des Publikums) zu schützen (§ 23 des Gesetzes, Art. 43 der Reichsverfassung). Das vom Bundesrathe beschlossene Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885 (R.G.Bl. S. 289) — welches, da die neue Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 (R.G.Bl. S. 691) erst mit 1893 in Kraft tritt, zur Zeit noch gilt — regelt demgemäss in den Abschnitten I bis III die Pflichten des Unternehmers und unter IV das Verhalten des Publikums, während nach den Abschnitten V und VI die letzteren Vorschriften von den Bahnpolizei-Beamten, und die unter I bis III von den Direktionen und Aufsichtsbehörden durchzuführen sind. Da aber zahlreiche der in Abschnitt I bis III enthaltenen Vorschriften lediglich die Sicherheit, die Abwendung von Gefahren für den auf und neben der Bahn sich bewegenden Verkehr bezwecken (vergl. § 1 Abs. 1 und § 72 des Reglements), somit völlig dem in § 10 II 17 A.L.R. als Aufgabe der Polizei umschriebenen Gebiete staatshoheitlicher Funktionen angehören, so sind die auf Grund jener Vorschriften gegen den Unternehmer gestellten und erzwungenen Anforderungen in ihrem inneren rechtlichen Wesen gleichfalls polizeiliche Anordnungen, wenngleich das Reglement sie unter den weiteren Begriff der Beaufsichtigung fasst und damit sie von denjenigen staatlichen Verfügungen nicht scharf unterscheidet, welche nicht den polizeilich nothwendigen Schutz der Allgemeinheit gegen Gefahr für Leben und Eigenthum, sondern die eigenen Interessen des — schon meist als juristischer Person mannigfachen staatlichen Einwirkungen unterliegenden — Unternehmers betreffen.

Die so begründete polizeiliche Zuständigkeit der Bahnpolizei- und Aufsichtsorgane ist jedoch durch das Reglement selbst örtlich und sachlich beschränkt. Räumlich erstreckt sie sich nicht weiter als auf das „Bahngebiet (§ 53) d. i. auf „die ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen“ (§ 70), als welche neben dem „Planum, dessen Böschungen, Dämmen, Gräben, Brücken“ (§ 54) noch „Bahnhöfe, Haltestellen (§§ 1 und 3) und „Stationen“ (§ 55) genannt werden. Unzweifelhaft umfasst das „Bahngebiet“ nicht den gesammten Grundbesitz des Unternehmers, z. B. nicht getrennt liegende Beamten-, Arbeiter-Wohnungen, Werkstätten. Welche Grundstücke unter jenen Begriff fallen, ist eine nach den Verhältnissen des Einzelfalls zu beantwortende Thatfrage; Letzteres auch für die, im Eigenthum des Unternehmers stehenden, privaten Zufuhrwege zu den Stationen. Während ein solcher, der auf weite Erstreckung durch die offene Feldmark führt, nicht zum Bahngebiet gehört, ist andererseits zweifellos derjenige Wegetheil dazu zu rechnen, welcher den Bestandtheil

einer unmittelbar den Eisenbahn-Transportzwecken dienenden Grundfläche bildet, welcher insbesondere innerhalb des eingefriedigten oder sonst nach aussen klar erkennbar abgegrenzten Bahnhofsterrains selbst liegt. Diesem Unterschiede trägt augenscheinlich die Vorschrift im § 5 Abs. 10 des Bahnpolizei-Reglements Rücksicht, nach welcher die bahnpolizeiliche Pflicht des Unternehmers nicht dahin geht, bei Dunkelheit je eine halbe Stunde vor und nach Ankunft oder Abfahrt jedes Personenzuges die „Anfahrten“ zu den Stationen ohne Beschränkung zu erleuchten, sondern nur dahin, „auf den Stationen die Anfahrten zu erleuchten“. Und dass diese „Anfahrten“ nicht — wie die Gegenerklärung der Bekl. annimmt — mit den in § 55 Abs. 3 und 4 erwähnten „Vorplätzen der Station“ identisch sind, erhellt schon daraus, dass erstere zur Fortbewegung und letztere zum „Anhalten“ der Fuhrwerke bestimmt sind. Die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei ist durch den § 70 des Reglements umschrieben und soweit erstreckt, „als solches zur Aufrechterhaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizeiverordnungen erforderlich ist“. In deren Bereich fällt daher zweifellos die Durchführung aller im Bahnpolizei-Reglement selbst enthaltenen Normen und damit auch diejenige Erleuchtung der „Anfahrten auf den Stationen“, welche im Hinblick auf den von und zu den Personenzügen sich bewegenden Verkehr erforderlich wird.

In dieser Streitsache liegt jedoch diejenige Strecke der Anfahrt, für welche — wie jetzt unstreitig — allein die Beleuchtung gefordert wird, nach dem vorgelegten Lageplane und der nicht angefochtenen Klagebehauptung innerhalb der Bahnhofsanlage und bildet einen Theil des Bahngebiets; die Beleuchtung ist auch innerhalb des durch den § 5 zu 10 des Polizeireglements umschriebenen Umfanges und aus keiner anderen Rücksicht, als der, um den Verkehr der Reisenden und ihrer Angehörigen von und zu den Personenzügen gegen Gefahren zu schützen, erfordert worden. Daher war zum Erlasse dieser Anordnung unzweifelhaft die Bahnpolizei und Aufsichtsbehörde örtlich und sachlich zuständig.

Gegenüber dieser auf specieller Norm beruhenden Befugniss der Bahnpolizei müssen die generell geordneten Funktionen der Ortspolizei in der Regel zurücktreten; die sachliche Zuständigkeit jener schliesst die etwa sonst vorhandene Zuständigkeit dieser regelmässig aus, da es mit einer geordneten Handhabung der Polizei unvereinbar erscheinen muss, wenn innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen selbstständig einzuschreiten hätten. — Diese Erwägung kann selbstverständlich die Ortspolizei nicht hindern, Anordnungen, welche auf das Bahngebiet materiell einwirken, dann und soweit zu treffen, als dies zum Schutze solcher öffent-

lichen Interessen geschieht, welche ihrer alleinigen Obhut anvertraut sind, d. i. zur sachlichen Zuständigkeit der Bahnpolizei nicht gehören. So hat die Ortspolizei z. B. auch bezüglich der Bahnhofsgebäude über deren ortspolizeiliche Baugenehmigung zu befinden (Entsch. d. O.V.G. Bd. V S. 339); so darf sie die Beseitigung von Mängeln an den, Theile der Bahnhöfe bildenden Zufuhrwegen nach Bd. IX S. 246 a. a. O. dann erfordern, wenn der Zustand des Weges (z. B. durch unverdeckte Gruben, Abhänge) solche offenbaren und dringenden Gefahren herbeiführt, dass deren Beseitigung von jedem anderen Privateigenthümer (z. B. von dem Industriellen bezüglich des Privatweges für die Arbeiter zur Fabrik) gleichfalls verlangt werden könnte. Dies wird jedoch durch die unmittelbar folgende Ausführung — und deshalb dient diese von der Bekl. zur Unterstützung ihrer Ansicht angezogene Entscheidung vielmehr zur Widerlegung derselben — wieder dadurch beschränkt, dass, soweit die durch die Anordnung zu schützenden Interessen nicht solche der allgemeinen Sicherheit, sondern solche der Erleichterung des durch Benutzung der Bahn als öffentliche Transportanstalt entstehenden Verkehrs sind, die Fürsorge für dieselben nicht mehr Aufgabe der Orts-, sondern solche der Bahnpolizei bildet. — Nun hat zwar jede Polizeibehörde bei ihrem Einschreiten nicht bloss die ihrer speciellen Obhut, sondern daneben auch die der staatlichen Polizeigewalt überhaupt unterstellten Interessen zu berücksichtigen (vergl. Entsch. d. O.V.G. Bd. V S. 222, Bd. VII S. 256, Bd. IX S. 230, Bd. XII S. 252), und deshalb kann ferner das eine Polizeiorgan befugt erscheinen, bei Erledigung einer ihm speciell obliegenden Angelegenheit auch solche Handlungen (Unterlassungen), die an sich und losgelöst von ihrem Zusammenhange mit der ersteren Angelegenheit in die sachliche Zuständigkeit eines anderen Organs fallen würden, ausnahmsweise dann mit zu ordnen, wenn beide Angelegenheiten nur zusammen und in einem einheitlichen Verfahren erledigt werden können (vergl. Endurtheil vom 25. Mai 1889, Preuss. Verw.-Bl. Jahrg. XI S. 32, und Entsch. d. O.V.G. Bd. XVIII S. 395). Aber für eine solche, an sich in die fremde Zuständigkeit übergreifende Aktion des einen Polizeiorganes bleibt doch stets die erste und unerlässliche Voraussetzung, dass der Anlass, welcher ein polizeiliches Einschreiten überhaupt erst nothwendig machte, demjenigen Interessengebiete angehört, welches dem handelnden Organe zur Fürsorge überwiesen ist, unter dessen sachliche Zuständigkeit fällt. Und an dieser Voraussetzung fehlt es bei der hier streitigen Anordnung der Ortspolizei gleichfalls völlig, weil die Beleuchtung der Anfahrt nur mit Rücksicht auf das von der Bahnpolizei zu wahrende Interesse des Verkehrs von und zur Bahn erfordert wurde.

Nach Vorstehendem war schon auf die Berufung des Klägers die angefochtene Anordnung der Ortspolizei vom 25. Juli 1891, als in Ueber-

schreitung ihrer Zuständigkeit und darum rechtswidrig erlassen, ausser Kraft zu setzen und demzufolge auch die, lediglich deren Durchführung bezweckende Zwangsandrohung vom 19. August. Erledigt sich hiernach die bezüglich der letzteren vom Gerichtsvorsitzenden eingelegte Berufung, so war auch deren Begründung — in Uebereinstimmung mit dem Ministerialkommissar — als zutreffend nicht anzuerkennen.

Denn durch das Landesverw.-Gesetz ist die Befugniss der Polizeibehörden, zur Durchführung ihrer Anordnungen die Zwangsmittel des § 132 a. a. O. anzudrohen und festzusetzen, bezüglich des zu zwingenden Rechtssubjekts in keiner Weise beschränkt; sie ist gegen fiskalische Stationen und Gemeinden etc. in täglicher Uebung und in der angezogenen Entscheidung des O.V.G. Bd. V S. 86 noch ausdrücklich anerkannt. Nur bezüglich der thatsächlichen Vollstreckung der Exekution sind polizeizeiliche Verfügungen nicht anders wie gerichtliche Urtheile zu behandeln dergestalt, dass der zwangsweisen Wegnahme von Sachen aus dem Vermögen des Fiskus oder der Gemeinden gemäss dem § 33 Tit. 35 und Anhang § 153 zu § 45 I 24 der Allg. Gerichtsordnung in Verbindung mit § 15 zu 4 des Einführungsgesetzes zur Civilprozessordnung ein Benehmen mit der vorgesetzten Finanz- bezw. Kommunalaufsichtsbehörde vorhergehen muss.

Bezüglich der Rechtmässigkeit des streitigen Zwangsmittels hat der Ministerialkommissar seinerseits noch Zweifel dahin angeregt, dass die Androhung der Geldstrafe, weil die zu erzwingende Handlung durch Dritte geleistet werden könnte, überhaupt nicht, und dass sie ferner jedenfalls nicht gegen die Behörde als solche, sondern nur gegen den säumigen Beamten hätte erfolgen dürfen. Aber auch diese Bedenken erscheinen nicht begründet; denn einmal hat der § 132 Nr. 1 und 2 des Landesverw.-Gesetzes die Geldstrafe nicht bloss dann zugelassen, wenn die Ausführung durch Dritte völlig unmöglich ist, sondern schon dann, wenn sie nicht „thunlich“ d. i. nach dem Ermessen der Behörde im gegebenen Falle nicht angemessen ist (Entsch. d. O.V.G. Bd. VII S. 341); und zum Anderen steht hier keine eigentliche Strafe (Sühne für den Bruch der Rechtsordnung), sondern ein blosses Zwangsmittel in Frage, und dieses war zwar in einem an das Königl. Betriebsamt gerichteten Schreiben, aber gleichwohl nicht gegen diese Behörde als solche, sondern — wie Eingangs gezeigt — gegen den durch sie vertretenen Fiskus angedroht.

Hiernach hätte unter der Voraussetzung, dass die Anordnung eine rechtmässige gewesen wäre, auch die Androhung als rechtswidrig nicht erachtet werden können. Aber auch im entgegengesetzten Falle, bei Aufhebung der Androhung, hätte der auf diese entfallende Kostenantheil gemäss § 103 Landesverw.-Ges. der Bekl. in vollem Betrage d. i. für den

ganzen Verlauf des Prozesses auferlegt werden müssen, und nicht bloss etwa — wie die Berufung des Gerichtsvorsitzenden unter Bezug auf § 104 a. a. O. beantragt hat — nur bis zu dem Zeitpunkte des Schreibens vom 4. Sept. 1891, in welchem Beklagte sich vergleichsweise zur Zurücknahme der Androhung für den Fall erbietet, dass Kläger seinen Widerspruch gegen die Anordnung fallen lassen würde. Denn die Ablehnung eines — hier zudem noch aussergerichtlich angebotenen — Vergleiches und das Bestehen auf die richterliche Entscheidung über die streitigen Ansprüche ist kein prozessualisches Verschulden des Klägers im Sinne des § 104. — Ganz abgesehen von der Frage, ob bei der hier streitigen Kostenvertheilung unter den Parteien ein öffentliches Interesse überhaupt obwaltet, entbehrt der auf diese bezügliche Berufungsantrag auch materiell der Begründung."

Nr. 247. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 11. Oktober 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 48/51. S. 467. Ziff. 26.]

Inwiefern ist die Klage auf cautio damni infecti gemeinrechtlich gegen den Eisenbahnfiskus bei einer Eisenbahn-Anlage (Dammerhöhung mit Durchlässen) zulässig?

Allerdings findet nach gesetzlicher Vorschrift (l. 18 § 2, l. 32 D. de damn. inf. 39, 2) die Klage auf cautio damni infecti dann nicht statt, wenn der dadurch zu sichernde Ersatz eines künftigen Schadens mittelst einer anderen Klage erreicht werden kann. Es ist auch dem B. R. darin beizutreten, dass es hierbei nicht darauf ankommt, ob dieser andere Rechtsbehelf zur Zeit der Anforderung der Kaution, sondern darauf, ob er beim Eintritt des Schadens gegeben ist. Die Rkl. bestreitet dies; ihren diesfallsigen Ausführungen gegenüber ist indessen auf die überzeugende, auch vom B. R. angezogene Darlegung von Burckhard, die cautio damni infecti S. 256 zu verweisen, welche in der allgemeinen Fassung der oben erwähnten römisch-rechtlichen Vorschriften ihre weitere Unterstützung findet. Immerhin kann aber, wie Burckhard a. a. O. zutreffend hervorhebt und auch die Vorinstanz annimmt, von einem Ausschluss der Kl. auf cautio damni infecti nur dann die Rede sein, wenn bereits bei Anforderung der Kaution feststeht, dass der Ersatz des befürchteten Schadens, sobald letzterer eingetreten ist, auch in anderer Weise zu erwirken ist. In dieser Beziehung kann mit dem vorigen Richter nach der Lage des Falles nur die actio negatoria in Frage gezogen wer-

den. Nach der jetzt herrschenden Theorie und Praxis wird diese Klage auch auf Ersatz des vor ihrer Anstellung erwachsenen Schadens gegeben, dies jedoch nur dann, wenn zu dem — sie regelmässig begründenden — objektiv rechtwidrigen Eingriff in fremdes Eigenthum noch ein besonderer, die Schadenspflicht begründender Umstand, sei dies ein subjektives Verschulden des Bekl. (l. 5. Cod. de serv. 3,34), sei es ein anderer Grund, hinzutritt. Siehe die in den Vorinstanzen zitirte Entsch. des R. G. Bd. VI S. 221. Der B. R. findet nun im Anschluss an die Entsch. des R. G. Bd. XVII S. 104 einen solchen andern Grund in dem eigenthümlichen rechtlichen Verhältniss des Eisenbahnunternehmers zu den Besitzern angrenzender Privatgrundstücke, wonach der Erstere zwar durch seinen Gewerbebetrieb in das Eigenthum der Letzteren, ohne einer Klage derselben auf Unterlassung oder Beseitigung der Störung ausgesetzt zu sein, eingreifen kann, dafür aber auch denselben ohne besonderes Verschulden auf seiner Seite zum Ersatze des durch derartige Betriebshandlungen verursachten Schadens verpflichtet ist, sofern er bei Vornahme derartiger Handlungen dessen Eintritt voraussehen konnte. Die Gültigkeit dieses Grundsatzes an sich ist nicht zu beanstanden (siehe auch Koch, Deutschlands Eisenbahnen I. Theil S. 136. 140 ff. — Bessel-Kühlwetter, das Preussische Eisenbahnrecht S. 140 ff. — Eger, Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts I. Band S. 541 ff.) wohl aber die Anwendbarkeit desselben auf den vorliegenden Fall — mit der Rkl. und abweichend von den Vorinstanzen — zu verneinen, da hier die thatsächlichen Voraussetzungen dieser Anwendbarkeit nicht durchweg gegeben sind und die Sachlage eine andere ist, als in dem Bd. XVII S. 103 der Entscheidungen erwähnten Falle. Dort handelte es sich um einen Brandschaden, der an einem der Eisenbahn benachbarten Grundstück durch den Funkenauswurf der Lokomotive herbeigeführt, mithin die Folge eines mit dem Betriebe zusammenhängenden Vorgangs war, welcher sich von vornherein als ein Eingriff in das Eigenthum der Anlieger erwies und dessen gefährliche Wirkung der Unternehmer bei seinem Betriebe ohne Weiteres erkennen und voraussehen konnte. Im vorliegenden Falle aber bildet den Anlass zur Klageerhebung nach dem Klagvorbringen eine Eisenbahn-Anlage (Dammerhöhung mit Durchlässen), welche lediglich auf dem Grundbesitz des Bekl. errichtet ist und an und für sich keinerlei Eingriff in das Eigenthumsrecht der Kl. enthält, sondern nur unter Hinzutritt von noch unbestimmten, zukünftigen Ereignissen — Austreten des Rheins, Herandringen von Wassermassen in Folge von Regengüssen — möglicher Weise später das klägerische Grundstück gefährden kann. Dass der Bekl. bei Vornahme der Dammerhöhung eine derartige Gefährdung, als mögliche Folge seiner erwähnten Anlage, habe voraussehen müssen oder

können, ist von der Kl. im gegenwärtigen Prozess nicht behauptet und nach den angeführten Umständen keineswegs ohne Weiteres zu unterstellen. Da aber gerade diese Voraussicht als eine wesentliche Bedingung für die Anwendbarkeit des oben erwähnten Grundsatzes und für die Zulassung der actio negatoria in ihrer Richtung auf Ersatz des vor ihrer Anstellung erwachsenen Schadens erscheint (wie dies auch die angeführte Entsch. des R. G. Bd. XVII S. 104 ausdrücklich ausspricht), so kann nicht angenommen werden, dass derjenige Schadensersatz, den sich die Kl. durch die geklagte Kaution sichern will, seiner Zeit auch mit der erwähnten Eigenthumsklage würde geltend gemacht werden können. Die auf abweichender Rechtsansicht beruhende Entscheidung der Vorinstanz war hiernach aufzuheben und insoweit der Revision zu entsprechen. Dagegen konnte dem weiteren Antrage der Kl., schon jetzt den Bekl. nach dem Klagantrag zu verurtheilen, nicht stattgegeben werden. Zwar steht der Zulässigkeit der Klage, so wenig wie die Subsidiarität, der Umstand entgegen, dass als Bekl. der Fiskus belangt wird; denn als Eisenbahnunternehmer ist derselbe dem Privaten völlig gleichgestellt und kann daher auch in dieser Eigenschaft die Befreiung von der Kaution, die ihm im römischen Recht nur mit Rücksicht auf seine öffentlichrechtliche Stellung zugestanden war, nicht weiter beanspruchen. Burckhard a. a. O. S. 665, Hesse, Rechtsverhältnisse zwischen Grundstücksnachbarn, 2. Aufl. S. 339, 340, Entsch. des R. G. Bd. XVII S. 105.

Nr. 248. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 12. Oktober 1892.

§§ 30. 34. 36. 37 Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874. Die nach erfolgter Besitznahme des Grundstücks geschehene Hinterlegung der vom Bezirksausschusse festgesetzten Entschädigungssumme ist eine völlig freiwillige Handlung des Unternehmers und hat daher die Wirkung einer vorbehaltlosen Zahlung im Sinne des § 165, Th. I. Tit. 18 A. L. R.

Der B.R. erachtet die Anwendung der Vorschriften in den §§ 160 bis 165 Thl. I Tit. 16 des A.L.R. („vom Vorbehalte bei Zahlungen") für ausgeschlossen, weil die Bestimmung des § 36 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes eingreife. Es müsse angenommen werden, dass Hinterlegung etc. Seitens des Kl. unbeschadet der aus dieser Gesetzesstelle für ihn eventuell abfliessenden Rechte habe bewirkt werden sollen und bewirkt worden

sei. Besondere Thatsachen, auf welche diese Annahme sich stütze, giebt der B.R. nicht an. Seiner Rechtsauffassung aber kann nicht beigetreten werden. Die Hinterlegung der vom Bezirksausschusse festgesetzten Entschädigung ist ausgesprochenermaassen wegen der Hypothekenbelastung des enteigneten Grundstücks geschehen (Enteignungsgesetz § 37 Nr. 3). Dementsprechend ist in dem Schreiben des Kl. an den Bekl. vom 21. Juni 1889 (Pr.Verw.Bl. XIV Nr. 8 S. 87) die Auszahlung von der Hinterlegungsstelle nur von dem Vorbehalte abhängig gemacht worden, dass zuvor die Hypotheken zu löschen seien. Dieser Vorbehalt ist erledigt. Demnach war die Hinterlegungsstelle zur Auszahlung an den Bekl. befugt, einer weiteren Erklärung des Kl. bedurfte es dazu nicht, und es ist nicht ersichtlich, wie dieser die für den Fall der Löschung der Hypotheken im Voraus von ihm genehmigte Zahlung als eine ohne sein Zuthun erfolgte bezeichnen kann. Ein Vorbehalt bei der Zahlung wirkt nicht über seinen ausgesprochenen Grund hinaus (A.L.R. Thl. I Tit. 16 §§ 160, 163). Die nach Löschung der Hypotheken durch die Hinterlegungsstelle erfolgte Zahlung ist also als vorbehaltlos geleistet anzusehen und hat somit nach § 165 a. a. O. der Regel nach (d. h. wenn keiner der in den §§ 166—212 daselbst geordneten Rückforderungsfälle vorliegt, was hier nicht behauptet und ersichtlich nicht der Fall ist) die Wirkung, dass die Einwendungen, welche der Zahlende dem Andern hätte entgegensetzen können, verloren gehen. (Ob schon die, bloss unter dem Vorbehalte der Hypothekenlöschung geschehene Hinterlegung die gleiche Wirkung gehabt haben würde, bedarf für den vorliegenden Fall nicht der Untersuchung, vergl. übrigens Entsch. des Obertribunals in Striethorst's Archiv Bd. 89 S. 324 und Entsch. des R.G. Bd. 24 S. 324.) Von der Absicht des Zahlenden, auf seine Einwendungen gegen die Zahlungspflicht zu verzichten, ist die gesetzliche Wirkung der vorbehaltlosen Zahlung nicht abhängig. Die angeblich von einem Vertreter des Kl. bei der der Verwaltungsentscheidung vorausgegangenen Abschätzung abgegebene Erklärung, dass gegen eine dieser Abschätzung entsprechende Entscheidung der Rechtsweg werde beschritten werden, ist, soviel ersichtlich, nicht schriftlich abgegeben (§ 161 a. a. O.) und ist kein Vorbehalt bei der Zahlung. Wenn daher auch der Vertreter zu jener Erklärung ermächtigt war, so hat sie durch die spätere vorbehaltlose Zahlung ihre Erledigung gefunden. Diese aus den allgemeinen Rechtsvorschriften sich ergebenden Folgerungen würden nur durch Besonderheiten des Enteignungsrechts ausgeschlossen werden können. Solche sind aber als für den vorliegenden Thatbestand vorhanden nicht anzuerkennen. Der vom B.R. angezogene § 36 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes enthält eine dispositive Bestimmung nur darüber, wie es mit der Verzinsung zu halten sei, wenn die im Verwaltungswege festgesetzte

Entschädigungssumme durch die gerichtliche Entscheidung herabgesetzt wird (und in Folge dessen der gezahlte Mehrbetrag zu erstatten ist); er entscheidet aber nicht darüber, unter welchen Voraussetzungen eine gerichtliche Herabsetzung der Entschädigung gefordert werden kann. Hierüber verhält sich vielmehr der § 30 des Gesetzes; derselbe bestimmt zwar, dass die Verwaltungsentscheidung, insbesondere von dem Unternehmer zum Zwecke der Herabsetzung der Entschädigung, binnen sechs Monaten im Rechtswege angefochten werden kann; daraus ist aber nicht zu entnehmen, dass die allgemeinen rechtlichen Grundsätze über die Aufgabe von Rechten haben geändert werden sollen, und sowenig diese Vorschrift einem ausdrücklichen Verzicht auf die Anfechtung der Verwaltungsentscheidung entgegensteht, so wenig kann aus ihr die Absicht des Gesetzgebers entnommen werden, eine Handlung, welcher die allgemeinen Gesetze die die gleiche Wirkung mit dem Verzichte beilegen (der vorbehaltlosen Zahlung), diese Wirksamkeit in Bezug auf die Anfechtung der Verwaltungsentscheidung im Enteignungsverfahren zu versagen. Der I. R., der im Ergebniss mit dem B.R. übereinstimmt, stützt sich darauf, dass die Zahlung oder Hinterlegung vor der gerichtlichen Entscheidung nach §§ 32, 34 des Enteignungsgesetzes eine nothwendige sei, und dass es aus diesem Grunde eines Vorbehalts bei der Zahlung nicht bedurft habe. Von diesen Vorschriften behandelt indessen der § 32 nur den regelmässigen Fall der Zahlung oder Hinterlegung nach Erledigung des Rechtsweges durch rechtskräftiges Urtheil oder durch Fristversäumung. Der § 34 erklärt in dringlichen Fällen die Vollziehung der Enteignung auf Antrag des Unternehmers vor Erledigung des Rechtsweges für zulässig, sobald die im Verwaltungswege festgesetzte Entschädigungssumme gezahlt oder hinterlegt ist. Ob sich nun im Anschlusse an die Auslegung des § 165 Thl. I Tit. 16 des A.L.R., dass derselbe eine freiwillige Zahlung voraussetze, und dass es deshalb eines Vorbehaltes zur Erhaltung der Einwände nicht bedürfe, wenn die Zahlung zur Vermeidung eines gerichtlichen oder administrativen Zwangsverfahrens oder in einer ähnlichen Zwangslage des Zahlenden erfolgt (Dernburg Preussisches Privatrecht Thl. 2 § 290 Nr. 2), die Auffassung rechtfertige, dass der Unternehmer, wenn er die im Verwaltungswege festgesetzte Entschädigungssumme zahlt oder hinterlegt, um die für ihn dringliche Vollziehung der Enteignung vor Erledigung des Rechtsweges zu ermöglichen, dadurch, auch ohne besonderen Vorbehalt, die im Rechtswege geltend zu machenden Einwendungen gegen die Höhe der Entschädigungssumme nicht verliere, bedarf hier nicht der Entscheidung. Denn auch der hier vorausgesetzte Thatbestand liegt nicht vor. Die Besitznahme des Grundstücks schon vor der administrativen Feststellung der Entschädigung war dem Kl. vertragsmässig freigestellt

worden ohne andere Bedingung, als die der Verzinsung der später festzustellenden Entschädigungssumme vom Tage der ihm gestatteten Besitznahme; insbesondere war die Befugniss zur Besitznahme nicht abhängig gemacht worden von der Auszahlung der Entschädigung vor deren endgültiger Feststellung. Zur Besitznahme des Grundstückes bedurfte also der Kl. eines Ausspruches der Verwaltungsbehörde wegen Ausführung der Enteignung vor Erledigung des Rechtsweges, also auch der hierfür erforderlichen Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigungssumme, nicht. Dass die weitere Wirkung der Enteignung, der Uebergang des Eigenthums auf den Unternehmer, wenn dieser den Besitz bereits erlangt hat, dringlich sein könne, ist im Allgemeinen nicht anzunehmen, und jedenfalls hat der Kl. weder die Dringlichkeit der Enteignung nach dieser Richtung behauptet, noch hat er einen Antrag auf Erlass der im § 34 des Gesetzes bezeichneten Anordnung der Verwaltungsbehörde gestellt, oder die Entschädigungssumme zum Zwecke der Vorbereitung und Begründung eines solchen Antrages hinterlegt. Die mit der dem Bekl. ertheilten Ermächtigung, das Geld nach Löschung der Hypotheken abzuheben, geschehene Hinterlegung der vom Bezirksausschusse festgesetzten Entschädigungssumme erscheint somit als eine völlig freiwillige Handlung des Kl., was durch seine Angabe, er habe dadurch nur Zinsen ersparen wollen, lediglich bestätigt wird, und deshalb kann dem Vorgange die Wirkung einer vorbehaltlosen Zahlung, wie sie der § 165 Thl. I Tit. 16 des A.L.R. bestimmt, nicht abgesprochen werden. Daraus ergiebt sich die Aufhebung des auf dem entgegengesetzten Standpunkte stehenden B.U. und zugleich, da die Sache spruchreif ist, die Abweisung der Klage. Im Einklange mit dem Vorstehenden steht die bei Eger, eisenbahnrechtliche Entsch., Bd. I S. 204 mitgetheilte Entsch. des III. C. S. des R.G. vom 4. Juni 1880.

Nr. 249. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 19. Oktober 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 144. S. 2140.]

Die Anwendung des Militärtarifes für Militärtransporte auf einer Privatbahn nach den bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen hat nur die allgemeine Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung durch die Konzessions-Urkunde zur Voraussetzung, erfordert aber keineswegs, dass die Eisenbahnunternehmung dem zwischen der Militär- und der Staatseisenbahn-Verwaltung jeweilig abgeschlossenen Uebereín-

kommen beigetreten ist oder zu einem solchen Beitritte konzessionsmässig speziell verpflichtet wurde.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn in Linz gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 1. September 1891, Z. 29390, betreffend die Anwendung des Militärtarifes für die Haferfrachten des Militär-Lieferanten Adolf Winkler, nach der am 19. Oktober 1892 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen. Ein Kostenersatz findet nicht statt.

Entscheidungsgründe:

Adolf Winkler, k. k. Postmeister in Linz, hat mit dem Militärärar einen Vertrag auf Lieferung von 7470 Meterzentner Hafer ab Staats- oder Mühlkreisbahn in Linz abgeschlossen. In dem bezüglichen Vertrage wurde ihm die Transportirung des Hafers per Eisenbahn zum Militärtarife zugestanden. Dieser Hafer wurde auf der Mühlkreisbahn nach Urfahr-Linz befördert und vom k. und k. Militär-Verpflegsmagazin übernommen.

Nach der diesfalls mit der Mühlkreisbahn-Betriebsunternehmung gepflogenen Abrechnung hat Winkler für 245 800 kg Hafer an Fracht bezahlt . . . . fl. 1.125,46

Bei Berechnung der Refactie hat die Bahnbetriebsleitung der Berechnung den Tarifsatz 0·8 kr. sammt Zuschlag zu Grunde gelegt, wodurch sich eine Frachtgebühr von . . . fl. 901,24

und sohin eine Refactie von . . . . fl. 224,22

ergeben würde.

Winkler beansprucht jedoch die Anwendung des Tarif-Frachtsatzes für Militärgüter von 0,25 kr. sammt Zuschlag, wonach sich die Frachtgebühr mit . . . . fl. 282,36

und entgegen der gezahlten Fracht per . . . . fl. 1.125,46

eine Refactie von . . . . fl. 843,10

ergiebt.

Nachdem sich die Bahnbetriebs-Unternehmung und Adolf Winkler nicht einigten, hat das Handelsministerium mit der angefochtenen Entscheidung die Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn verhalten, der Reklamation des Adolf Winkler wegen Anwendung des Militärlastzugtarifes Folge zu geben.

Der Verwaltungs-Gerichtshof ist bei seinem Erkenntnisse von nachstehenden Erwägungen ausgegangen:

Nach § 7, Abs. 1, der Konzessions-Urkunde für die Mühlkreisbahn vom 28. Juli 1886, R. G. Bl. Nr. 136, hat die Mühlkreisbahn die Ver-

pflichtung, die Militärtransporte nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft bestehenden Bestimmungen, zu besorgen.

Wie von der Beschwerde nicht bestritten wird, bestehen in Bezug auf die Tarifpreise für Militärtransporte bei den Oesterr. Staatsbahnen jene Bestimmungen in Kraft, welche durch das Uebereinkommen zwischen dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium und den beiderseitigen Landesvertheidigungs-Ministerien einerseits und verschiedenen österr.-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen andererseits abgeschlossen und am 1. Januar 1884 sammt den bezüglichen Nachträgen festgestellt worden sind.

Hiernach ist es zweifellos, dass die Mühlkreisbahn, ohne Rücksicht darauf, dass dieselbe speziell dem fraglichen Uebereinkommen nicht beigetreten ist oder zu einem solchen Beitritte konzessionsmässig nicht speziell verpflichtet wurde, auf Grund der Konzessions-Urkunde (§ 7) bei Militärtransporten nach diesen gegenwärtig für die k. k. Staatsbahnen geltenden Bestimmungen für derlei Transporte sich zu benehmen hat.

Der durch den Nachtrag IV modifizirte Artikel 14 dieses Uebereinkommens enthält nachstehende Bestimmung:

„Wenn für die Armee bestimmte Naturalien von Lieferanten zur Beförderung an Militär-Verpflegsmagazine zur Aufgabe gelangen, so werden die Transportgebühren in dem Falle nach dem Militärtarife, und zwar nicht direkt, sondern im Rückvergütungswege berechnet, wenn die Sendungen an ein Militär-Verpflegsmagazin adressirt sind und von diesem auf dem Frachtbriefe als Adressat bezeichneten Militär-Verpflegsmagazin auch thatsächlich bezogen werden."

Hiernach ist es zweifellos, dass als Militärtransporte bei den Staatsbahnen nicht bloss Sendungen, welche die Truppe selbst oder Militärgüter betreffen und von der Militärverwaltung unternommen werden, sondern auch solche Sendungen als Militärtransporte gelten und behandelt werden, die zwar von Privatpersonen, von diesen aber über Veranlassung des Militärärars und für dessen Zwecke ausgeführt werden.

Insbesondere erscheint in dem Gebührentarife für Militärtransporte, ddo. 1. Januar 1884, im Punkte 7 der allgemeinen Bestimmungen, der Lieferungen der Naturalien für die Armee an Militär-Verpflegsmagazine durch Lieferanten gedacht und sind diese als Militärtransporte qualifizirt. Da nun die Konzessions-Urkunde vom 28. Juli 1886 diesen tarifarischen Bestimmungen nachgefolgt ist, so ist es naheliegend, dass dem Worte „Militärtransporte" im § 7 jene Bedeutung beizumessen ist, welche dasselbe für die Sendungen der Staatsbahnen zweifellos hat, zumal der § 7 die gleiche Behandlung des Militärärars auf der Linie der be-

schwerdeführenden Bahn bezweckt, welche das Militärärar auf den Staatsbahnen erfährt. Da nun nach den derzeitigen in Kraft bestehenden Bestimmungen für die Staatsbahn Naturalien-Sendungen von Lieferanten für die Armee unter der Voraussetzung ihrer ämtlichen Uebernahme in tarifarischer Beziehung als Militärtransporte zu behandeln sind, so erscheint die angefochtene Entscheidung im § 7 der Konzessions-Urkunde begründet.

Die von der mitbelangten Partei erhobene Einwendung des Mangels der Legitimation fand der Verwaltungs-Gerichtshof zu übergehen, und zwar in Anbetracht dessen, dass die beschwerdeführende Betriebsunternehmung im administrativen Verfahren bereits die Unzulässigkeit der Anwendung des Militärtarifes auf die konkrete Sendung geltend gemacht hat und die angefochtene Entscheidung über diesen Streitpunkt, der die Rechte und Pflichten der Bahnunternehmung zweifellos berührt, auch erflossen ist.

Der Ausspruch des Handelsministeriums, dass die Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn gehalten sei, gemäss § 7 der Konzessions-Urkunde die von Adolf Winkler für das k. u. k. Militärärar bestimmten und von der Militärverwaltung übernommenen Haferlieferungen nach dem Militärtarife zu behandeln, musste daher als gesetzlich begründet erkannt und demzufolge die dagegen gerichtete Beschwerde abgewiesen werden.

Nr. 250. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 25. Oktober 1892.

§ 8 Reichsges. betr. die Fürsorge für Beamte pp. vom 15. März 1886 u. Preuss. Fürsorgeges. vom 18. Juni 1887. Inwiefern stehen den diesen Gesetzen Unterworfenen auch Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze zu?

Zufolge der Bestimmung des § 12 des R. Ges. betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886 stehen den unter das Preussische Fürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 fallenden Beamten und deren Hinterbliebenen reichsgesetzliche Schadensersatzansprüche wegen im Dienst erlittener Betriebsunfälle nur nach Maassgabe der §§ 8 bis 10 des genannten R. Ges. zu und bestimmt allerdings § 8, dass die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Personen einen Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall (§ 1) erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst sie den Unfall

erlitten haben, überhaupt nicht geltend machen können. Das R. G. vom 15. März 1886 schliesst sich dem Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 an, dessen § 2 regelt die Renten der Hinterbliebenen im Allgemeinen nach Analogie der Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes und die §§ 8—10 entsprechen den §§ 95, 97, 98 des letzteren. In § 95 ist aber bestimmt, dass die nach Maassgabe dieses Gesetzes versicherten Personen und deren Hinterbliebene einen Anspruch auf Ersatz des in Folge eines Unfalls erlittenen Schadens nur gegen diejenigen Betriebsunternehmer, Bevollmächtigten oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher geltend machen können, gegen welche durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt worden ist, dass sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben. Die Frage, ob hiernach alle Hinterbliebenen einer gegen die Folgen von Betriebsunfällen versicherten Person von Entschädigungsansprüchen aus dem Haftpflichtgesetze ausgeschlossen seien oder nur diejenigen, welche nach § 6 Ziffer 2 des Unfallversicherungsgetzes Rente anzusprechen haben, mithin Aszendenten des Verstorbenen nur dann, wenn dieser ihr einziger Ernährer war, ist von dem erkennenden Senate bereits i. S. Klauser gegen Dielen mit Urtheil vom 15. November 1889, Rep. II 213/89, und i. S. Königlich Preussischer Eisenbahnfiskus gegen Wittwe Stüber mit Urtheil vom 7. April 1891, Rep. II 27/1891, in letzterem Sinne entschieden worden. Vergl. auch Entsch. des R. G. Bd. 24 S. 123. Die gleiche Auslegung rechtfertigt sich aber bei dem § 8 des R. Ges. vom 15. März 1886 und des Preussischen Gesetzes vom 18. Juni 1887 dahin, dass nur solche Personen, welche nach diesen Paragraphen Renten anzusprechen haben, von Schadensersatzansprüchen gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst sie den Unfall erlitten haben, beziehungsweise gegen den Staat ausgeschlossen sind, dass sonach ein Aszendent, welcher nach § 2 dieser Gesetze deshalb nicht rentenberechtigt ist, weil der Verunglückte nicht sein einziger Ernährer war, gleichwohl auf Grund der §§ 1 und 3 des Haftpflichtgesetzes einen Schadensersatzanspruch gegen den Eisenbahnfiskus erheben kann, wie ihm dies zustände, wenn der Verunglückte den Unfall nicht im Dienst erlitten hätte. Vergl. Landmann, Unfallversicherungsgesetz, unter Anm. 2, zu § 8 des Fürsorgegesetzes vom 15. März 1886 S. 322/23.

Nr. 251. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 25. Oktober 1892.

§ 10 Abs. 2 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Begriff und Umfang der Wertherhöhung. Das Gesetz will alle diejenigen Vortheile

unberücksichtigt wissen, welche dem zu enteignenden Grundstücke nach der Bewilligung des Enteignungsrechts durch das in der Kgl. Verordnung bezeichnete Unternehmen zuwachsen.

Zur Begründung der Revision ist gegen das B. U. der Vorwurf erhoben, dass es den § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 verletze, indem es den Fluchtlinienplan vom 28. März 1886 als neue Anlage im Sinne des gedachten Paragraphen ansehe und demzufolge zu Ungunsten der Kl. eine Werthserhöhung unberücksichtigt lasse, die schon durch die Feststellung des Plans, nicht erst durch dessen Ausführung bedingt sei. Dieser Vorwurf ist ungerechtfertigt. Das Grundeigenthum kann nach § 1 des genannten Gesetzes nur aus Gründen des öffentlichen Wohles für ein Unternehmen, dessen Ausführung die Ausübung des Enteignungsrechts erfordert, entzogen werden, und die Entziehung erfolgt nach § 2 auf Grund einer Königlichen Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen bezeichnet. Wenn nun § 10 Abs. 2 vorschreibt, dass bei Bemessung der dem Eigenthümer zu gewährenden Entschädigung die Werthserhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst durch die neue Anlage erhält, nicht in Anschlag kommen soll, so kann unter der neuen Anlage nur das Unternehmen, für welches das Enteignungsrecht bewilligt worden ist, verstanden werden. Jedes Unternehmen befindet sich, bevor es zur Ausführung gelangt, im Zustande des Entwurfs; es kann nun dahin gestellt bleiben, ob das Gesetz von der Berücksichtigung bei der Entschädigung schon diejenige Werthsvermehrung ausgeschlossen wissen will, welche nicht selten schon aus dem Bekanntwerden der Thatsache, dass das Unternehmen geplant und entworfen ist, gewissen Grundstücken beigelegt zu werden pflegt, jedenfalls will das Gesetz alle diejenigen Vortheile unberücksichtigt wissen, welche dem zu enteignenden Grundstück nach der Bewilligung des Enteignungsrechts durch das in der Königlichen Verordnung bezeichnete Unternehmen zuwachsen, sei es, dass diese Vortheile erst mit der Ausführung gewisser Arbeiten eintreten oder schon in Folge der durch Bewilligung des Enteignungsrechts mehr oder minder gesicherten Erwartung der Ausführung als wertherhöhender Umstand für den Verkehr in Betracht kommen. Die Entstehungsgeschichte des § 10 Abs. 2, auf welche sich die Kl. berufen, ergiebt keineswegs, dass nur die durch die wirkliche Ausführung des Unternehmens bewirkte Werthserhöhung ausser Berücksichtigung bleiben soll.

Nr. 252. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 25. Oktober 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 54/55. S. 502. Ziff. 28.]

§ 348 Abs. 1. Strf. Ges. B. Die Lohnbücher und Lohnlisten der Bahnmeister sind nicht öffentliche Urkunden.

Der Angeklagte ist in seiner Eigenschaft als Bahnmeister nicht als ein zur Aufnahme öffentlicher Urkunden befugter Beamter anzusehen. Allerdings ist er Beamter im Sinne des § 359 Str. G. B., auch lag ihm ob, im Interesse der Königlichen Eisenbahnverwaltung, also im staatlichen Interesse, gewisse „Lohnbücher“ und „Lohnlisten“ zu führen, welche als Grundlagen für die Berechnung der Löhne an die Eisenbahnstreckenarbeiter zu dienen hatten; insofern sollten diese Bücher und Listen der Staatsverwaltung zugleich Beweismittel für die Höhe der Löhne sein. Allein daraus folgt nicht, dass die Eintragungen in die fraglichen Bücher und Listen „öffentliche Urkunden“, die Bücher und Listen selbst „öffentliche Bücher und Register“ seien. Der Vorderrichter hat vielmehr unter Bezugnahme auf das Urtheil vom 23. Dezember 1879 (Entsch. Bd. 1 S. 42) die Eigenschaft als „öffentlicher“ Urkunden bezw. Bücher und Register zutreffend verneint. Denn die Lohn-Bücher und -Register wurden nur geführt im Interesse des sogenannten inneren Dienstes; eine Beweiskraft für und gegen jeden Dritten wohnt ihnen nicht bei; ihr Zweck geht keineswegs dahin, die in ihnen wiedergegebenen Thatsachen zum öffentlichen Glauben zu beurkunden. Direkt beweisend sind sie im Grunde nur gegenüber dem Beamten selbst, der sie geführt hat; schon im Verhältnisse zu den Arbeitern, deren Lohnansprüche durch die Lohnbücher und Lohnlisten ersichtlich gemacht werden sollen, würden sie der Unterstützung durch andere Beweismittel bedürfen. Es trifft demnach auch hier zu, dass der Staat diesen Büchern und Listen nur als Privatinteressent gegenüber steht.

Nr. 253. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 25. Oktober 1892.

[Pr. Verw. Bl. XIV. Nr. 18. S. 212. 213.]

Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874 § 10 Abs. 2. Fluchtlinienges. vom 2. Juli 1875 § 11. Der Fluchtlinienplan ist als eine neue Anlage im Sinne des § 10 Abs. 2 des Enteign. Ges. anzusehen. Daher ist eine Werthserhöhung ausser Berücksichtigung zu lassen, die schon durch die

Offenlegung (Feststellung) des Planes, nicht erst durch dessen Ausführung bedingt ist.

„Zur Begründung der Revision ist gegen das Ber.-Urtheil der Vorwurf erhoben, dass es den § 10 Abs. 2 Enteignungsges. vom 11. Juni 1874 verletze, indem es den Fluchtlinienplan vom 28. März 1886 als neue Anlage im Sinne des gedachten Paragraphen ansehe und demzufolge zu Ungunsten der Kläger eine Werthserhöhung unberücksichtigt lasse, die schon durch die Feststellung des Plans, nicht erst durch dessen Ausführung bedingt sei. Dieser Vorwurf ist ungerechtfertigt.

Das Grundeigenthum kann nach § 1 des genannten Gesetzes nur aus Gründen des öffentlichen Wohles für ein Unternehmen, dessen Ausführung die Ausübung des Enteignungsrechts erfordert, entzogen werden, und die Entziehung erfolgt nach § 2 auf Grund einer Königl. Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen bezeichnet. Wenn nun § 10 Abs. 2 vorschreibt, dass bei Bemessung der dem Eigenthümer zu gewährenden Entschädigung die Werthserhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst durch die neue Anlage erhält, nicht in Anschlag kommen soll, so kann unter der neuen Anlage nur das Unternehmen, für welches das Eigenthumsrecht bewilligt worden ist, verstanden werden. Jedes Unternehmen befindet sich, bevor es zur Ausführung gelangt, im Zustande des Entwurfs; es kann nun dahingestellt bleiben, ob das Gesetz von der Berücksichtigung bei der Entschädigung schon diejenige Werthsvermehrung ausgeschlossen wissen will, welche nicht selten schon aus dem Bekanntwerden der Thatsache, dass das Unternehmen geplant und entworfen ist, gewissen Grundstücken beigelegt zu werden pflegt, jedenfalls will das Gesetz alle diejenigen Vortheile unberücksichtigt wissen, welche zu dem enteignenden Grundstück nach der Bewilligung des Eigenthumsrechts durch das in der Königl. Verordnung bezeichnete Unternehmen zuwachsen, sei es, dass diese Vortheile erst mit der Ausführung gewisser Arbeiten eintreten oder schon in Folge der durch Bewilligung des Enteignungsrechts mehr oder minder gesicherten Erwartung der Ausführung als wertherhöhender Umstand für den Verkehr in Betracht kommen. Die Entstehungsgeschichte des § 10 Abs. 2, auf welche sich Kläger berufen, ergiebt keineswegs, dass nur die durch die wirkliche Ausführung des Unternehmens bewirkte Werthserhöhung ausser Berücksichtigung bleiben soll.

Schon in den Entwürfen eines Enteignungsgesetzes von 1864 und 1868 fand sich eine Bestimmung des Inhalts: „Werthserhöhungen, welche dem abzutretenden Grundstücke erst in Folge des Unternehmens zu Theil werden, kommen bei der Entschädigung nicht in Anschlag.“ An ihrer Stelle schlug die Kommission des Herrenhauses nach Ablehnung

eines dieselbe modifizirenden Antrags folgende Fassung vor: „Eine Werthserhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhalten wird, kommt bei Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag.“ Diese Fassung wurde in dem Entwurf von 1871 beibehalten; die Kommission des Abgeordnetenhauses bemerkte dazu: „der Abs. 2 des Paragraphen konstatirt im Einverständniss mit der Regierungsvorlage den Grundsatz, dass bei Feststellung der Entschädigung lediglich der Zustand des enteigneten Grundstücks zur Zeit der Enteignung in Betracht kommt, der Mehrwerth, welcher für den Grundbesitz künftig aus der Anlage sich erwarten lässt, behufs deren die Expropriation erfolgt, als Werthserhöhung nicht in Anrechnung gebracht werden darf. Es sprach sich allerdings eine Stimme dafür aus: dass es billig erscheine, „dem, welcher zur Eigenthumsabtretung gezwungen werde, den Vortheil eines derartigen Werthzuwachses seines Grund und Bodens zu Theil werden zu lassen, da, wenn ein solcher einmal ersichtlich sei, seine dem Enteignungsverfahren nicht unterworfenen Nachbarn bei freiwilligem Verkaufe denselben geniessen werden“. Die Kommission blieb indessen der Ueberzeugung, „dass eine derartige Werthserhöhung in keinem Zusammenhange mit der Abtretung, vielmehr nur mit der Verwendung der abgetretenen Fläche stehe, dass sie schwer im Voraus zu bemessen sei und deshalb die Aufnahme einer solchen Vorschrift fast unvermeidlich Rechtsverwirrung hervorbringen werde, ohne schliessliche Ungleichheit durch das Spiel des Zufalls in Veränderung der Werthe aufzuhalten“. (Siehe bei Eger das Gesetz vom 11. Juni 1874 Bd. I S. 274, 275.)

Hieraus ergiebt sich, dass die Kommission jede Werthserhöhung, welche mit der Verwendung der abgetretenen Fläche im Zusammenhange steht, von der Berücksichtigung ausgeschlossen wissen will. Diese Verwendung folgt dem Zeitpunkte, für welchen die Abschätzung erfolgt, regelmässig nach; ihren wertherhöhenden Einfluss kann sie aber schon vorher und namentlich schon am Tage der Bewilligung des Enteignungsrechts äussern. Wollte man sie im letzteren Falle als wertherhöhenden Faktor behandeln, so hiesse das nichts anderes, als zu Gunsten der abgetretenen Fläche einen Vortheil eskomptiren, der ihr selbst aus der Verwendung, welche sie findet, überhaupt nicht, sondern nur Nachbargrundstücken zu Theil werden kann.

Handelt es sich um einen Fluchtlinienplan, so wird der Gemeinde das Enteignungsrecht nicht besonders verliehen, sondern die Gemeinde erhält nach § 11 Satz 2 Ges. v. 2. Juli 1875 dieses Recht gleichzeitig mit der Offenlegung des nach näherer Bestimmung dieses Gesetzes förmlich festgestellten Planes der Strassen- und Fluchtlinien. Dieser Fluchtlinienplan ist hier die neue Anlage im Sinne des § 10 Enteignungsges. und

steht dem Unternehmen im Sinne der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes gleich. Freilich ist derselbe im Augenblicke der Offenlegung zunächst nur ein „Plan" im Sinne von „Entwurf", dessen Ausführung Maassregeln verschiedenster Art und eine längere oder kürzere Zeitdauer erfordert, aber in keinem anderen Sinne als der Regel nach jedes andere Unternehmen in dem Augenblicke, da dem Unternehmer das Enteignungsrecht verliehen wird. Dass es dem Gesetzgeber fern gelegen hat, hier etwa erst die Ausführung der im Plane vorgelegenen Strassen und Plätze als den Zeitpunkt gelten zu lassen, von welchem ab die neue Anlage vorhanden ist, und den Grundbesitzern, welche die Enteignung zu erwarten haben, die Werthерhöhung zufliessen lassen, welche der von dem Plan betroffenen Bodenfläche erfahrungsgemäss schon mit dem Bekanntwerden des Plans erwächst, ergiebt deutlich der erste Satz des § 11 Ges. v. 2. Juli 1875, nach welchem vom Tage der Offenlegung des Plans die Beschränkung des Grundeigenthümers, dass Neu-, Um- und Ausbauten über die Fluchtlinie hinaus versagt werden können, endgültig eintritt, wodurch im Interesse der Gemeinde dem Grundeigenthümer sogar verwehrt wird, durch an sich erlaubtes Thun den Werth des abzutretenden Stücks zu erhöhen. Wie sehr endlich der Fluchtlinienplan von der Offenlegung bis zur Durchführung im Einzelnen als einheitliches Unternehmen gedacht ist, lassen insbesondere auch die Bestimmungen unter Nr. 2 und 3 des § 13 Ges. v. 2. Juli 1875 erkennen, nach denen unter gewissen Voraussetzungen unmittelbar nach der Offenlegung des Planes, und obwohl die Gemeinde die einzelne Fläche noch gar nicht zur Strasse ziehen will, die Entschädigungspflicht der Gemeinde eintritt.

Das Ber.-Gericht hat hiernach bei Abmessung der den Klägern zukommenden Entschädigung mit Recht diejenige Werthserhöhung seines Grundstücks ausser Berücksichtigung gelassen, welche lediglich durch die Feststellung des Fluchtlinienplans vom 28. März 1886 und die in Folge dieser Feststellung ermöglichte Ausführung der Gebäude des städtischen Fuhrparks und der Feuerwehr erwachsen ist."

Nr. 254. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 27. Oktober 1892.

§§ 1. 3 Reichshaftpflichtgesetz. Der Zusammenstoss eines Pferdebahnwagens mit einem Fuhrwerk ist als beim Betriebe der Pferdebahn erfolgt zu erachten. Einwand der höheren Gewalt. Bemessung des entgangenen

Gewinnes. Die monatliche Vorausszahlung der Rente kann nach Maassgabe der Umstände zuerkannt werden.

Am 13. Juni 1888 fand in der Brunnenstrasse in Berlin ein Zusammenstoss eines von dem Kutscher Jeschke gelenkten Flaschenbierwagens mit dem der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft gehörigen Pferdebahnwagen No. 672 statt. Der Kläger befand sich als Fahrgast auf der linken Seite des Vorderperrons des Wagens, als der von Jeschke geführte Wagen hinter einem auf dem Nebengeleise in entgegengesetzter Richtung fahrenden Pferdebahnwagen plötzlich nach links hervorbrach und die Bahn des Pferdebahnwagens No. 672 kreuzte.

Von der Deichsel des Bierwagens an der Stirn dicht über dem rechten Auge getroffen, erlitt Kläger eine Verletzung und erhob wegen dieser Verletzung und der Folgen derselben auf Grund der Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes gegen die Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft Klage auf Schadensersatz mit dem Antrage, die Beklagte zur Bezahlung von 470 *M*, sowie einer jährlichen Rente von 1732 *M* zu verurtheilen.

Mit Urtheil der VII. Civilkammer des Königlichen Landgerichts I zu Berlin vom 17. November 1891 wurde die Beklagte verurtheilt, an den Kläger 142,50 *M* und eine jährliche vom 4. Juli 1888 beginnende, in vierteljährlichen Raten zahlbare Rente von 450 *M* und zwar die rückständigen Raten sofort, die laufenden im Voraus zu bezahlen, und der Kläger mit seiner Mehrforderung abgewiesen, während die gerichtlichen Kosten den Parteien je zur Hälfte auferlegt, die aussergerichtlichen aber kompensirt wurden. Die hiergegen von Seite der Beklagten eingelegte Berufung wurde durch Urtheil des IX. Civilsenats des Königlichen Kammergerichts zu Berlin unter Verurtheilung der Beklagten in die Kosten des Rechtsmittels zurückgewiesen.

Gegen dieses Urtheil, auf dessen Thatbestand Bezug genommen wird, hat die Beklagte Revision eingelegt und den Antrag gestellt, das angefochtene Urtheil aufzuheben, nach dem Berufungsantrage der Beklagten zu erkennen und dem Revisionsbeklagten die Kosten zur Last zu legen. Der Revisionsbeklagte hat dagegen die Zurückweisung der Revision beantragt.

Entscheidungsgründe.

1. Die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf Pferdeeisenbahnen ist in der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts anerkannt. (Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts Band XXI Seite 237; Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band II Seite 8).

Der Kläger ist auf der Fahrt als Fahrgast, somit recht eigentlich

bei dem Betriebe der Bahn verletzt worden. § 1 des Haftpflichtgesetzes umfasst alle Fälle einer bei dem Betriebe einer Eisenbahn vorkommenden Tödtung oder körperlichen Verletzung eines Menschen.

Voraussetzung der Haftung des Unternehmens ist somit keineswegs der Zusammenhang mit einer gerade diesem Betriebe eigenthümlichen Gefahr.

Die Thatsache, dass gerade die dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren für den Gesetzgeber von grundlegender Bedeutung waren, führt nun in der Auslegung des Gesetzes zu einer Erweiterung des Begriffs des Eisenbahnbetriebs, indem ausser den auf die Fortbewegung gerichteten Geschäften alle dem Eisenbahnbetrieb mittelbar dienenden Geschäfte und Vorkommnisse diesem Begriffe unterstellt werden, welche sich innerhalb des Bereichs der einem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren ereignen und in ursächlichem Zusammenhange mit demselben stehen (vgl. Entscheidung des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 22. April 1887, Seite 235 No. 7).

Auch durch äussere Eingriffe in die Fortbewegung verursachte Tödtungen und Verletzungen ereignen sich bei dem Betriebe. Wollte man aber auch die durch Mangel des inneren Betriebs-Organismus hervorgerufenen Schädigungen besonders ausscheiden und für alle andern den besonderen Nachweis des Zusammenhanges mit den eigenthümlichen Gefahren des Betriebs erfordern, so würde gerade bei Zusammenstössen mit anderen Fahrzeugen der Zusammenhang mit der Eigenart des Betriebs in der erhöhten Schwierigkeit des Ausweichens gegeben sein, welche das rasche Fortgleiten auf der Schiene und die Gebundenheit an diese bereitet.

Mit der Ausführung des Berufungsrichters, es könne nicht zweifelhaft sein, dass der Unfall „bei dem Betriebe“ der Beklagten erfolgt sei, da er im wesentlichen Zusammenhange mit den dem Betriebe einer Pferdebahn eigenthümlichen Gefahren stattgefunden habe, will nichts Anderes dargethan werden, als dass dieser Zusammenhang zwischen der Betriebshandlung, bei welcher sich der Unfall ereignet, und der Eigenart des Betriebs bestehe.

Es liegt somit weder eine ungenügende Begründung, noch eine Verletzung des Gesetzes in dieser Beziehung vor.

2. Das Berufungsurtheil lässt die Möglichkeit offen, dass der Zusammenstoss durch das Verschulden des Kutschers Jeschke verursacht worden.

Dass Verschulden eines Dritten an sich die Haftung nicht ausschliesst, ist anerkannt (vgl. Eger, das Reichs-Haftpflichtgesetz, 3. Auflage, S. 130ff., Endemann, die Haftpflicht der Eisenbahnen, Bergwerke u. s. w., 3. Aufl.,

Seite 57), nicht minder, dass Handlungen Dritter unter den Begriff der höheren Gewalt fallen können (Eger und Endemann a. a. O.). Die Befreiung von der Haftung aus dem Gesichtspunkte der höheren Gewalt setzt aber voraus, dass es auch bei den zweckmässigsten Einrichtungen nicht möglich gewesen, den Eintritt des in Frage stehenden zufälligen Ereignisses oder dessen Folgen abzuwenden (Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. XIV S. 82, insbesondere Entscheidung des II. Civilsenats Rep. 28/88 II Entscheidungen Bd. XXI S. 13, 16). Eingeräumt wird auch, dass für die Frage der Abwendbarkeit nur solche Mittel in Betracht kommen können, deren Anwendung überhaupt möglich ist, ohne den wirthschaftlichen Erfolg des Unternehmens vollständig auszuschliessen (vergl. Entscheidungen Bd. XXI S. 17 am Ende).

In der im Thatbestande des Berufungsurtheils in Bezug genommenen Berufungsrechtfertigung vom 10. März 1892 Blatt 8 hat die Beklagte unter Darstellung des Vorganges die Behauptung aufgestellt, der Vorgang sei so schnell verlaufen, dass auch ein anderes, nicht auf Schienen laufendes und nicht so grosses und schweres Fuhrwerk auch bei höchster Aufmerksamkeit des Führers und bestem Zustande des Fuhrwerks und Pferdes den Zusammenstoss nicht hätte vermeiden können, und sich weiter zum Beweise auf die Strafakten des Landgerichts I oder des Amtsgerichts I Berlin gegen Jeschke und die darin enthaltenen Aussagen und Gutachten namentlich benannter Zeugen und Sachverständigen bezogen.

Die Revision rügt in dieser Beziehung, dass die angeführte, durch Zeugen und Sachverständige unterstützte Behauptung unerwogen geblieben, der Beweisantrag ungerechtfertigter Weise abgelehnt und die Einrede der höheren Gewalt mit Unrecht zurückgewiesen worden sei.

Da aber das Urtheil die Plötzlichkeit der Hervorbrechens des Bierwagens und die Schnelligkeit des Zusammenstosses ausdrücklich hervorhebt, und die Möglichkeit der Verursachung des Zusammenstosses durch Jeschke, sowie die Abwendbarkeit solcher Zusammenstösse durch besondere Vorkehrungen mit der Eigenart des Betriebs in den Kreis seiner Betrachtungen zieht, ist anzunehmen, dass sich das Berufungsgericht auch die durch die Plötzlichkeit des Verfahrens des Jeschke hervorgerufene Erschwerung der Situation vorgelegt, sie aber dennoch nicht für geeignet erachtet habe, seine Auffassung von der rechtlichen Beurtheilung der Sachlage zu beinflussen.

Die Einwendung würde jedoch, selbst wenn sie erwiesen wäre, nicht geeignet erscheinen, einen Rechtsirrthum in den Erwägungen des Berufungsgerichts erkennen zu lassen. Zunächst würde das Beweisergebniss nur eine Grundlage für einen Vergleich der Gestaltung der Sachlage bei

einem Zusammenstosse zweier gewöhnlicher Fuhrwerke mit der Situation bei dem Zusammenstosse eines Fuhrwerks mit der Pferdebahn bieten.

Lässt sich bei der gänzlichen Verschiedenheit der rechtlichen Stellung des dem Haftpflichtgesetze unterworfenen Verkehrs die Zulässigkeit einer Vergleichung und analogen Beurtheilung mit Collisionen anderer Fuhrwerke an sich schon bestreiten, so würde, selbst wenn die Aufstellungen der Beklagten erwiesen wären, sich nicht die Nothwendigkeit ergeben haben, die Unabwendbarkeit des Unfalles anzunehmen.

Die Ausführung des Berufungsrichters, dass es nicht Sache des erkennenden Richters sei, anzugeben, durch welche Massregeln der Zusammenstoss hätte verhütet oder für die Fahrgäste unschädlich gemacht werden können, ist der Stellung gegenüber, welche das Haftpflichtgesetz dem Unternehmer hinsichtlich der Beweislast zuweist, nicht rechtsirrthümlich (vergl. Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts in Sachen Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft Berlin gegen Nowack vom 4. April 1892. Rep. 13/1892).

Es genügt, dass nach dem festgestellten Sachverhalte die Unabwendbarkeit des Unfalls für nicht dargethan und die Möglichkeit der Abwendbarkeit solcher Unfälle durch mit dem Betriebe noch verträgliche Einrichtungen keineswegs ausgeschlossen erschien.

Hiernach konnte die angeführte Einwendung für den Berufungsrichter nur eine Erwägung bilden. Da sie ihm nach der Sachlage belanglos erschien, konnte er von einer Beweiserhebung Umgang nehmen. Der Mangel einer ausdrücklichen Zurückweisung ist bei der umfassenden Würdigung des Sachverhaltes kein Mangel an Entscheidungsgründen. Es liegt somit weder eine Verletzung des § 259 noch des § 513 Ziff. 7 der Civilprozessordnung vor.

3. Die Revision rügt ferner die Zuerkennung einer den Gewinnentgang umfassenden Rente, insbesondere nach der Art der Begründung.

Das Berufungsgericht stellt zunächst fest, dass durch den Unfall eine Verschlimmerung des Ohrenleidens des Klägers mit der Folge einer dauernden Verminderung der Erwerbsfähigkeit verursacht worden sei.

Die erste Instanz hatte im Anschlusse an das Gutachten des Sachverständigen Dr. Mendel eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit um ein Dritttheil angenommen und demgemäss die Rente auf ein Dritttheil des nachgewiesenen Jahreseinkommens festgesetzt. Die zweite Instanz hat dieselbe Rente zugebilligt, die Bemessung derselben jedoch auf Thatsachen gegründet, welche nach ihrer Ansicht eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit und damit des Verdienstes begründen, auf die Behinderung des Klägers im Verkehre mit den Kunden, in Beaufsichtigung der Gehilfen und in eigener Mitthätigkeit. Der festgestellten Thatsache, dass Kläger

in dem ersten auf das Jahr seiner Verwundung folgenden Jahre, dem Jahre 1889 nach den Geschäftsbüchern beinahe ebenso viel Bruttoeinnahme gehabt als im Jahre 1888, wird in weiterer Ausführung damit begegnet, dass diese Thatsache nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht ausschliesse, dass der Kläger, wenn er den Unfall nicht erlitten, im Jahre 1889 und in den folgenden Jahren einen Mehrverdienst erzielt hätte, also in Folge der erwähnten Umstände doch immerhin eine Einbusse in seinem Erwerbe erleide.

Das Haftpflichtgesetz gewährt Entschädigung für entgangenen Gewinn, soweit derselbe in Vermögensnachtheilen aus der verminderten oder verlorenen Erwerbsthätigkeit besteht (vgl. Eger a. a. O. S. 298). Bei der Bemessung der Entschädigung bilden zunächst die Erwerbsverhältnisse des Verletzten zur Zeit der Beschädigung den Ausgangspunkt für die Höhe des Ersatzanspruchs (Eger a. a. O. S. 320 und 321). Nicht minder ist anerkannt, dass eine günstigere Gestaltung der Erwerbsverhältnisse nicht vermuthet wird, sondern vom Kläger dargethan werden muss, und dass zu der Annahme und Berücksichtigung solcher blosse Wahrscheinlichkeit nicht genügt (Eger a. a. O. S. 333, Reichsoberhandelsgerichts-Entscheidung vom 22. Oktober 1874 in Eger Seite 337; Jurist. Wochenschrift 1887 Reichsgerichts-Entscheidung VI 257/90 S. 121 No. 11 u. 12, Reichsgerichts-Entscheidung III 27/91 S. 423 No. 37).

Nimmt das Berufungsurtheil gegenüber den Ausweisen der Geschäftsbücher eine Verminderung des Erwerbs für 1889 und die folgenden Jahre an, so muss es nothwendiger Weise eine Steigerung der Geschäftserträgnisse annehmen, welche ungefähr dem wirthschaftlichen Werthe der Beschränkung der Erwerbsfähigkeit gleichkäme. Geht das Urtheil davon aus, dass die nachgewiesene Verminderung der Erwerbsthätigkeit eine derartige Minderung des Erwerbes zur Folge haben müsste, so konnte das büchermässige Erträgniss des Jahres 1889 als ein Beweis der Steigerung und als ein Anhaltspunkt für die Annahme einer Steigerung für die folgenden Jahre verwerthet werden.

Hiernach konnte in Anbetracht des hinsichtlich der Bemessung der Schadenshöhe dem Richter eingeräumten freien Ermessens auch in dieser Beziehung eine Verletzung materieller Rechtsgrundsätze, insbesondere des § 3 des Haftpflichtgesetzes nicht gefunden werden.

4. Endlich rügt die Revision die Bestimmung der Vorauszahlbarkeit der zuerkannten Rente, da die Rente aus dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 nicht die Natur von Alimenten habe. Nimmt man auch an, dass Renten aus dem Haftpflichtgesetze an sich nicht die Vorauszahlbarkeit in Anspruch nehmen können, so erscheint hierdurch doch nicht ausgeschlossen, dass nach der Sachlage die Vorauszahlung bestimmt werden

kann. Für den Werth der Leistung erscheint auch die Art und Zeit derselben von Bedeutung. Die Vorausleistung erhöht den Werth des Geleisteten, weil sie den Empfänger früher in den Genuss desselben setzt. Es darf hiernach angenommen werden, dass der Richter bei der Bemessung einer Prästation auch dieses Moment in Erwägung zieht und im gegenwärtigen Falle, in welchem in den Vorinstanzen eine Einwendung gegen das Begehren einer Vorauszahlung nicht erhoben wurde, die Bemessung des Rentenbetrages unter Berücksichtigung der gleichzeitigen Gewährung des Vortheils der Vorauszahlung vorgenommen hat.

Hiernach konnte auch hierin eine Gesetzesverletzung nicht gefunden werden.

Nr. 255. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 5. November 1892.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. V. Nr. 138. S. 2023.]

In Ansehung des Transportes der für den Eisenbahnbetrieb angeschafften Materialien auf der eigenen Bahn kann auf das „Allgemeine Kontirungsschema“ nicht berufen werden, wenn ein anderer Modus der Verrechnung einverständlich mit dem Handelsministerium, resp. mit stillschweigender Genehmigung desselben festgestellt wurde; ein einseitiges Abgehen von diesem Modus erscheint unstatthaft.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat die Beschwerde, welche die priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 16. Mai 1891, Z. 16391, betreffend die Garantierechnung für das Jahr 1890, erhoben hatte und welche sich dagegen richtet, dass bei Erledigung der Garantierechnung für das Ergänzungsnetz pro 1890 ein gegenüber dem gestellten Garantie-Anspruche um 22000 fl. geringerer Vorschussbetrag deshalb angewiesen wurde, weil die Verrechnung von Gebühren für den Transport von Materialien für Zwecke des eigenen Betriebes der österreichischen Strecken abgestellt worden ist, als unbegründet abgewiesen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof ist bei seiner Entscheidung von nachstehenden Erwägungen ausgegangen.

Durch § 3 des zwischen der Staatsverwaltung und der k. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 12. November 1882 ist bestimmt, dass zur Vereinfachung der Aufstellung der Betriebs-, resp. Garantierechnungen des Ergänzungsnetzes, im Einvernehmen beider Theile Formeln gesucht werden sollen, durch

welche die faktischen Betriebsergebnisse im Ganzen oder in einzelnen Theilen durch rechnungsmässige Resultate ersetzt werden.

Bei der Aufstellung derartiger Formeln, resp. Koëffizienten soll die Betriebsperiode 1872 bis 1881 des Ergänzungsnetzes als Basis genommen werden, jedoch in solcher Weise, dass die Verbesserung der Betriebsergebnisse für die Zukunft gesichert sei.

Im § 2 des Protokollar-Uebereinkommens vom 11. Januar 1883 wurde eine Formel vereinbart, nach welcher die Betriebsausgaben in einem jährlich gleichbleibenden Perzentsatze der Einnahmen zu berechnen waren; diese Formel sollte nur auf die Zeit von fünf Jahren 1883—1887 Geltung haben. Gleichzeitig wurde ausdrücklich vorbehalten, dass auch nach dem Jahre 1887 die Reinerträge nach der gleichen Methode, jedoch unter Modifizirung der bei dieser Rechnung einwirkenden Ziffern derart berechnet werden sollen, dass der Absicht des § 3 des Uebereinkommens vom Jahre 1882 entsprechend, eine weitere Verbesserung des rechnungsmässigen Reinertrages erzielt werde.

Die neue Vereinbarung wurde mit dem Protokollar-Uebereinkommen vom 31. Dezember 1888 für weitere fünf Jahre, 1888—1892, getroffen und eine neue aus der bisher festgestellten abgeleitete Formel festgestellt, wonach die rechnungsmässigen Betriebsausgaben in jedem Jahre für das Ergänzungsnetz bei einer Gesammteinnahme bis 4 500 000 fl. mit 33½ pCt., bei einer Einnahme von über 4 500 000 fl. bis 5 Millionen mit 33 pCt. und bei Einnahmen von über 5 Millionen mit 32½ pCt. der bezüglichen Betriebseinnahme, zuzüglich eines fixen Zuschlages von 230 000 fl., ermittelt wurden.

Hieraus ergiebt sich, dass die Ermittlung des Reinertrages des Ergänzungsnetzes nicht nach dem jeweiligen thatsächlichen Ergebnisse der Einnahmen und Ausgaben, sondern auf Grund einer vertragsmässig getroffenen Vereinbarung erfolgt.

Wie Seitens der Gesellschaft in ihrer Beschwerde selbst zugegeben wird, wurden von ihr bis zum Jahre 1890 die Gebühren für den Transport von Materialien für Zwecke des Eisenbahnbetriebes ihrer österreichischen Strecken in die Betriebseinnahmen (Regietransportkosten) eingestellt, es waren daher diese Gebühren für Regietransporte auch in den Jahren 1872 bis 1881 als Einnahmen eingestellt, dieselben bildeten hierdurch mit einen Faktor zur Berechnung des Reinertrages, beziehungsweise der für den Garantie-Anspruch nach Maassgabe des Uebereinkommens vom 12. November 1882 festgestellten Grundformel; der vereinbarte Perzentsatz der Betriebsausgaben — auch nach Maassgabe des Uebereinkommens vom 31. Dezember 1888 — wurde aus Betriebsrechnungen, in welchen diese Regietransporte eingestellt waren, abgeleitet.

Es ist klar, dass dann, wenn diese Regietransporteinnahmen nicht als Einnahmen in Rechnung gestellt würden, der Reinertrag sich geringer darstellt, dass aber auch dann die vereinbarte Grundformel auf Betriebsrechnungen ohne Einstellung der Regietransporte nicht zur Anwendung gelangen könnte, weil diese Formel eben unter Berücksichtigung dieser Einnahmspost zu Stande kam und daher Rechnungen, bei welchen diese Einnahmspost weggelassen wird, die dem Uebereinkommen entsprechende Ausgabenziffer nicht zum Ausdrucke bringen würden.

Dadurch, dass die Eisenbahn-Gesellschaft die Zugrundelegung von Betriebsrechnungen, bei welchen die erwähnten Kosten als Einnahmen behandelt wurden, bei der Aufstellung des Ausgabekoëffizienten acceptirte, hat dieselbe auch die Verpflichtung übernommen, künftighin die Betriebsrechnungen in derselben Weise fortzuführen, da ja für anders geführte Rechnungen der vereinbarte Maassstab nicht passen würde.

Eben darum kann sich auch auf das mit den Handelsministerial-Erlässen vom 29. August 1866, Z. 7052, und vom 28. Dezember 1866, Z. 19281, genehmigte allgemeine Kontirungsschema für den Betrieb der österreichischen Eisenbahnen, bezw. auf die in den erläuternden Bemerkungen hierzu enthaltene Bestimmung, dass für den Transport der für den Eisenbahnbetrieb angeschafften Materialien auf der eigenen Bahn keine Kosten berechnet wurden, nicht berufen werden, weil im gegebenen Falle eben ein anderer Modus der Verrechnung einverständlich, mit stillschweigender Genehmigung des Handelsministeriums, festgestellt wurde.

Ebenso wenig kann die im § 2, lit. a, des Uebereinkommens vom 11. Januar 1883 enthaltene Bestimmung dafür, dass nur die thatsächlich eingehobenen Transporteinnahmen zu verrechnen wären, angeführt werden, weil der § 3 des Uebereinkommens vom 12. November 1882, welches die Grundlage für das Uebereinkommen vom Jahre 1883 bildet, keineswegs Bestimmungen darüber enthält, nach welchen allgemeinen Prinzipien die Betriebsrechnungen aufzustellen seien, vielmehr die Betriebsperiode 1872 bis 1881, also das bereits vorliegende faktische Ergebniss der Verrechnung dieser Periode als Basis für die Aufstellung der Rechnungsformel für künftighin bestimmt und der § 2, lit. a, des Protokollar-Uebereinkommens vom 11. Januar 1883 lediglich die Modalitäten über die Trennung der Rechnungsaufstellungen für das Ergänzungsnetz und die Brünn-Rossitzer Bahn gegenüber den übrigen österreichischen Linien der Gesellschaft enthält.

Dem steht auch die in der Beschwerde aus dem Punkte 9 des gedachten Protokollar-Uebereinkommens hergeleitete Einwendung nicht entgegen, weil auch dieser Punkt keine allgemeine Norm über die Führung der Betriebsrechnungen feststellt, sondern vielmehr ausdrücklich auf das

Uebereinkommen vom 12. November 1882, bezw. auf die daselbst im § 3 vereinbarten Grundsätze in Bezug auf die Garantierechnung hinweist und daher keine andere Bedeutung haben kann, als die, dass jene Betriebseinnahmen, welche in den vorangeschickten Punkten a—f behandelt sind, eben in der dort angegebenen Weise nachgewiesen werden müssen.

Insofern die Gesellschaft daher einen anderweitigen Modus der bisherigen Einnahme-Verrechnung anstrebt, kann dieselbe dies nicht einseitig unternehmen und hierdurch einseitig von den vertragsmässigen Grundlagen der Verrechnung abgehen, wodurch entgegen der Bestimmung des § 3 des Uebereinkommens vom 12. November 1882 eine relative Verschlechterung des Betriebsergebnisses zum Nachtheile des garantirenden Staatsschatzes herbeigeführt würde, und müsste vielmehr im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung eine neue, der durch die Eliminirung der Regietransportkosten als Einnahme geänderten Höhe der Brutto-Einnahmen entsprechende Formel für die Ermittlung des vereinbarten, anrechnungsmässigen Reinertrages aufgestellt werden.

Nr. 256. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 10. November 1892.

[Jur. Wochenschr. 1892. Nr. 54/55. S. 502. Ziff. 26.]

§ 305 R. Strf. Ges. B. Zerstörung einer Eisenbahn. Begriff des Bahnkörpers.

Als Arbeiten, die zur Ausführung eines Baues vorgenommen werden, sind auch solche anzusehen, welche auf „Schaffung eines ebenen Terrains durch Beseitigung von Felswänden" behufs Herrichtung einer Erweiterung des Bahnkörpers abzielen. Denn diese Arbeiten bilden nicht bloss eine Vorbedingung des Bahnbaues, sondern führen die Erweiterung des Bahnkörpers unmittelbar herbei. Die Schaffung des ebenen Terrains ist nicht eine von der Herstellung des Bahnkörpers vollständig unabhängige Arbeit, es erhält vielmehr die bis dahin noch keinen Bahnkörper bildende Erdoberfläche durch die Sprengung der Felswände und die dadurch bewirkte Herstellung eines ebenen Terrains diejenige Einrichtung, die eine nicht zum mindesten in das Gewicht fallende Eigenschaft eines Bahnkörpers bildet, und zwar in gleicher Weise, wie wenn der Bahnkörper erst durch Abtragung eines Berges, durch eine Ueberbrückung oder Anlage eines Tunnels hergestellt werden muss. Der Begriff des Baues bezieht sich nicht ausschliesslich auf den sogenannten Hochbau d. h. auf die Her-

stellung von Gebäuden, sondern auf den gesammten Wasser-, Strassen- und Bergbau. Dieselben Gesichtspunkte, die für die Herstellung eines Werkes in seinem anfänglich geplanten Umfange maassgebend sind, gelten auch für eine Erweiterung desselben.

Nr. 257. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 12. November 1892.

Preuss. Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874. Fluchtlinienges. v. 2. Juli 1875. 1) Ursächlicher Zusammenhang zwischen der Erweiterung des Umfangs der Pflastersteuer- und Strassenreinigungspflicht und der Enteignung zur Strassenverbreiterung. 2) Welcher Zinsfuss als Maassstab bei Bemessung der Enteignungsentschädigung aus den Erträgen bezw. Mindererträgen der Grundstücke zu Grunde zu legen, ist wesentlich eine Thatfrage. 3) Der Minderwerth der Restgrundstücke gemäss § 8 Abs. 2 Enteign. Ges. bestimmt sich nach denselben Grundsätzen, wie der Werth der enteigneten Grundstücke, d. h. nach der Benutzungsfähigkeit. 4) Maassgebend für die Werthfeststellung ist nur der Zeitpunkt der Enteignung, nicht irgend ein vor Beginn des Enteignungsverfahrens liegender Zeitpunkt. 5) Die Vortheile, für deren Entziehung der Expropriat durch den Minderwerth der Restgrundstücke entschädigt wird, können nicht gleichzeitig als ein den Werth der abgetretenen Grundstücke erhöhendes Moment berücksichtigt werden.

„Der Ber.-Richter verneint den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Erweiterung des Umfanges der Pflastersteuer- und Strassenreinigungspflicht und der Enteignung; denn die Ursache der höheren Pflastersteuer und vermehrten Strassenreinigungskosten sei nicht die Enteignung der zur Strassenverbreiterung herangezogenen Vorgärten, sondern lediglich die Strassenverbreiterung selbst, welche als solche die erhöhten Lasten mit sich bringe, gleichviel, ob sie mit oder ohne Enteignung von Grundeigenthum der Anlieger zur Ausführung gelange. Die hier gemachte Unterscheidung zwischen den Folgen der Enteignung und den Folgen der Anlage, zu deren Herstellung die Enteignung stattfindet, schlägt nicht durch. Denn wenn der Nachtheil — im vorliegenden Fall die Mehrbelastung — unmittelbar aus der Anlage erwächst, die letztere aber durch Verwendung der abgetretenen Flächen hergestellt ist, so ist damit der ursächliche Zusammenhang des fraglichen Nachtheils auch mit der Enteignung logisch gegeben, sofern nicht besondere Umstände die Gewissheit be-

gründen, dass die den Nachtheil bewirkende Anlage mit gleicher Wirkung auch ohne die Enteignung zur Entstehung gelangt wäre. (Vergl. R.G.-Entsch. Bd. 13 S. 246.) Die blosse Möglichkeit genügt nicht zur Ausschliessung des ursächlichen Zusammenhanges. Das erkennt auch der Ber.-Richter selbst an. Wenn er aber dann fortfährt: im vorliegenden Falle handle es sich um die „konkrete Wirklichkeit", dass die beschlossene Strassenverbreiterung, wenn sie nicht auf der Seite des p. Dschenfzig erfolgte, nur auf der gegenüberliegenden Seite geschehen konnte und in diesem Fall den gleichen Nachtheil für den Bekl. herbeigeführt haben würde, so besteht doch diese „konkrete Wirklichkeit" eben nur in der Möglichkeit einer anderen Ausführung der in Aussicht genommenen Strassenverbreiterung, wobei das dazu erforderliche Land aus den gegenüberliegenden Grundstücken genommen werden musste. Dass dem Anlieger, gegen den die Enteignung stattgefunden, ein relativer Vortheil erwächst gegenüber demjenigen, dem nichts enteignet worden, kann für die Frage der Klausalität nicht in Betracht kommen. Entscheidend ist, dass durch die Enteignung die Verbreiterung der Strasse und durch diese die Mehrbelastung des von der Enteignung betroffenen Grundstücks bewirkt worden ist, ein Zusammenhang zwischen Ursachen und Wirkungen, welcher durch die Möglichkeit, dass die Strassenverbreiterung auch nach der anderen Seite hin, also ohne Inanspruchnahme der enteigneten Flächen hätte geschehen können, nicht unterbrochen wird.

Die Frage, welcher Zinsfuss als Maassstab bei Bemessung der Enteignungsentschädigung aus den Erträgen bezw. Mindererträgen der von der Enteignung betroffenen Grundstücke zu Grunde zu legen ist, ist wesentlich eine Thatfrage. Es kommt dabei, wie der Ber.-Richter zutreffend hervorhebt, auf die Umstände des Falles und die derzeitige örtliche Zinslage an. Im Uebrigen entscheidet das richterliche Ermessen. Eine Anfechtung dieser Entscheiduug in der Revisionsinstanz kann nur von Erfolg sein, wenn der Richter erhebliche Umstände ausser Acht gelassen oder gegen die Grundsätze des Enteignungsgesetzes (§ 8, § 10) gefehlt hat. Das ist hier nicht der Fall.

Der nach § 8 Abs. 2 Enteignungsges. zu ersetzende Minderwerth der Restgrundstücke ist nicht nach anderen Grundsätzen zu bemessen, als der Werth der enteigneten Grundstücke selbst. Für die Werthsermittelung ist in beiden Fällen die Benutzungsfähigkeit der Grundstücke und der aus denselben zu erzielende Ertrag maassgebend, aber doch nicht so, dass unter allen Umständen dem Expropriaten das bisherige Einkommen gesichert bleiben und er deshalb in den Stand gesetzt werden musste, sein Kapital sicherer als bisher, aber mit gleichem Ertrage anzulegen. Das würde ihm einen Vortheil verschaffen, auf den er keinen

Anspruch hat. Zu ersetzen ist immer nur der dem Expropriaten entzogene Grundstückswerth. In welcher Weise der Expropriat die diesem Werthe entsprechende Geldentschädigung anderweit nutzbar anlegen will, ist seine Sache.

Nicht begründet ist der Angriff, welcher den für die Werthsfeststellung maassgebenden Zeitpunkt betrifft. Der Ber.-Richter hat im Anschluss an das Bd. 27 S. 265 der Entsch. veröffentlichte Urtheil des R.G. die Zeit des am 9. Juni 1890 ergangenen Entschädigungsfeststellungsbeschlusses für maassgebend erachtet, wogegen in I. Instanz die Verhältnisse zur Zeit der Feststellung des Bebauungsplanes (30. August 1886) der Werthfeststellung zu Grunde gelegt waren. In Folge der in der Zwischenzeit eingetretenen Preissteigerung fiel die in beiden Instanzen von demselben Sachverständigen bewirkte Schätzung des Grundwerths der von den Grundstücken Nr. 24, 26/27 abzutretenden Vorgartenflächen in II. Instanz höher aus, nämlich auf 100 *M.* für den Quadratmeter gegen 75 *M.* der Schätzung in I. Instanz. Die Revision der beklagten Stadtgemeinde hält die Annahme des Ber.-Richters für rechtsirrthümlich und den in der Entscheidung Bd. 27 S. 265 aufgestellten Grundsatz für nicht passend auf Fälle, in denen das Gesetz vom 2. Juli 1875 Anwendung findet. Die Frage, welche in dem erwähnten Urtheil vom 17. März 1891 (Bd. 27 S. 263) zur Entscheidung stand, kommt für die Revision in erster Linie nicht in Betracht. Dort handelte es sich darum, welcher Zeitpunkt des Enteignungsverfahrens für die Werthfeststellung maassgebend sei, und nur auf die Frage beziehen sich die verschiedenen Kontroversen, welche in dem gedachten Urtheil zur Entscheidung gelangt sind. (Vergl. Eger Enteignungsgesetz Bd. I S. 159 ff.) Darüber, dass im Allgemeinen die Zeit der Enteignung für die Werthfeststellung des enteigneten Objekts maassgebend sei, hat nie ein Streit bestanden und konnte kein Streit bestehen. Der Zweifel über den speziellen Punkt entstand nur daraus, dass die Enteignung in mehreren Akten sich vollzieht, das Enteignungsverfahren verschiedene Stadien durchläuft. Im vorliegenden Fall aber will die Revision einen vor dem Enteignungsverfahren liegenden Zeitpunkt für die Werthfeststellung hervorziehen, und es entsteht die Frage, ob in Fällen der Enteignung vorher durch eine Fluchtlinienfeststellung betroffener Grundstücke etwas anderes gilt, nämlich nicht der Werth, den das Grundstück zur Zeit der Eigenthumsabtretung (Enteignung) hat, sondern der Werth zu vergüten ist, den dasselbe zur Zeit der in Folge der Fluchtlinienfestsetzung eintretenden Eigenthumsbeschränkung hatte (§ 11, § 13 Ges. v. 2. Juli 1875). Es kann keinem Bedenken unterliegen, die Frage dahin zu beantworten, dass auch in diesem Fall die Zeit der Enteignung maassgebend ist. Nach § 14

Abs. 1 Enteignungsges. kommen für die Feststellung der nach § 13 zu gewährenden Entschädigungen, also auch in dem hier vorliegenden Fall des § 13 Nr. 1, die Vorschriften des Enteignungsgesetzes zur Anwendung. Die Entschädigung soll das Aequivalent für die Abtretung des Eigenthums bilden, kann also naturgemäss nur nach dem Werthe bemessen werden, den das abzutretende Objekt zur Zeit der Abtretung (oder doch zur Zeit der Perfektion des — nach Preussischem Recht — in der Enteignung liegenden Kaufgeschäfts) hatte. Es müssen daher auch Veränderungen der Konjunktur, welche in der Zeit zwischen der Fluchtlinienfestsetzung und der Enteignung eingetreten sind, im Fall einer Steigerung der Grundstückspreise, wie hier dem Eigenthümer, im umgekehrten Falle der Stadtgemeinde zu Statten kommen. Verschieden hiervon ist die Frage, ob und inwieweit die Eigenthumsbeschränkung (Beschränkung der Baufreiheit), die dem Grundstück durch den nach den Vorschriften des Gesetzes vom 2. Juli 1875 festgestellten Bebauungsplan auferlegt war, bei Ermittelung des zur Zeit der Enteignung bestehenden Werths als ein die Benutzungsfähigkeit beeinträchtigender und dadurch werthmindernder Umstand in Betracht kommt. Diese Frage ist bereits vom Reichsgericht verneinend entschieden (Bd. 8 S. 238 der Entsch., vergl. auch Bd. 17 S. 162). Der dort aufgestellte Grundsatz, dass Beschränkungen, welche durch die neue Anlage veranlasst sind, deren Ausführung die Enteignung ermöglichen soll, bei Abschätzung der enteigneten Flächen nicht zu berücksichtigen sind, ist auch im vorliegenden Fall maassgebend.

Nach § 8 Abs. 2 Enteignungsges. umfasst im Fall einer Theilenteignung die dem Eigenthümer gebührende Entschädigung zugleich (d. h. neben dem Werth, den die enteignete Fläche an und für sich haben würde) den Mehrwerth, welchen der abzutretende Theil durch seinen örtlichen oder wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Ganzen hat, sowie den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entsteht. Dieser Minderwerth der Restgrundstücke Nr. 24, 26/27 ist dem Expropriaten in Höhe von 12000 ℳ zugesprochen und damit begründet worden, dass die bei den mit den Wohnhäusern bebauten Grundstücken vorhandenen Vorgärten zur Sicherheit und Annehmlichkeit der Wohnungen beigetragen und dadurch den Miethswerth erhöht haben, diese Vortheile aber den Grundstücken durch die Enteignung der Vorgartenabschnitte entzogen worden sind. Es frägt sich nun, ob die diesen Minderwerth der Restgrundstücke bedingenden Faktoren nicht auch gleichzeitig die Schätzung des auf 16500 ℳ festgestellten Grundwerths der enteigneten Vorgartenflächen beeinflusst haben. Das ist nach Lage der Sache nicht zu verkennen, wenn es auch den Sachverständigen und dem Ber.-Richter nicht zum Bewusstsein gelangt ist. Die Sachverständigen

haben die abgetretene Fläche nicht nach ihrer Benutzungsfähigkeit als Trennstück geschätzt, sondern als Theil des bisherigen Ganzen betrachtet und demgemäss für das ganze (als noch unbebaut gedachte) Grundstück einen Einheitspreis pro Quadratmeter festgestellt und diesen auf die abzutretenden Flächen übertragen. Mit diesem Einheitspreis, den ein Käufer für das ganze Grundstück gegeben haben würde, würde dieser alle Vortheile bezahlt haben, die ihm die erkauften Grundstücke vermöge ihrer Benutzungsfähigkeit bieten konnten, also auch den Vortheil, der im Fall einer Besetzung der Grundstücke mit Wohngebäuden, den letzteren aus der Anlage von Vorgärten erwuchs. Mit der gleichmässigen Bewerthung der unbebauten und der bebauten Flächen wird aber dieser Vortheil und der dadurch bedingte höhere Werth des bebauten Theiles des Grundstücks auf das enteignete Vorterrain mit übertragen. Die Vortheile, für deren Entziehung der Expropriat durch den Minderwerth der Restgrundstücke entschädigt wird, können aber nicht gleichzeitig als ein den Werth der abgetretenen Grundstücke erhöhendes Moment in Betracht kommen.“

Nr. 258. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 16. November 1892.

§ 8 Preuss. Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874. Die nothwendige Verstärkung des Forst- und Jagdschutzes als Folge der Enteignung von zur Bahnanlage verwendeten Parzellen ist ein bei Bemessung des Minderwerths des Restgrundbesitzes in Betracht zu ziehender Faktor.

Nach der thatsächlichen Auffassung des B. R. ist die Verstärkung des Forst- und Jagdschutzes eine Folge der Enteignung der zur Bahnanlage verwendeten Parzellen. Die wirthschaftlich gebotenen Ausgleichungen der Nachtheile, welche für die Bewirthschaftung des klägerischen Restgrundbesitzes in Folge der durch die Theilabtretung erst ermöglichten Anlage schon bei Feststellung der Entschädigung erkennbar waren. Dass die Entschädigung für diese Wirthschaftserschwerung zu dem vollen Werth gehört, auf welchen der Eigenthümer nach § 8 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes Anspruch hat, hat der B. R. in Uebereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung des R. G. (vergl. besonders Entsch. Bd. 7 S. 258, Bd. 13 S. 244), von welcher abzugehen keine Veranlassung vorliegt, angenommen. Er hat dabei nicht, wie der Rkl. ihm vorwirft, bloss subjektive Verhältnisse und Interessen des Eigenthümers, den Werth der besonderen Vorliebe berücksichtigt; Forst- und Jagdnutzung sind vielmehr objektive

Vorzüge, welche beim Grossgrundbesitz auch im Fall des freiwilligen Verkaufs einen den Preis erhöhenden Einfluss haben; Forst- und Jagdgelände sind erfahrungsmässig für jeden Besitzer, der sie nicht etwa zu anderen Zwecken ausnutzen will, desto werthvoller, je mehr sie in sich geschlossen sind, je weniger sie der Störung durch Unberechtigte ausgesetzt sind. Wird durch die Gefahr solcher Störungen eine erhöhte Aufsicht geboten, der Reinertrag der Forst und Jagd um die Kosten der letzteren vermindert, so wird dadurch auch der Verkaufswerth der Ländereien beeinträchtigt. Ob die Verallgemeinerung der vom B. R. angewendeten Grundsätze, wie der Rkl. ausführt, zu Folgerungen führen würde, welche die Entwickelung der Industrie und des ganzen wirthschaftlichen Lebens äusserst gefährden würden, ist hier nicht zu untersuchen. Soweit es sich um die Entschädigung von Eigenthümern handelt, die zur Abtretung eines Theils ihres Grundbesitzes im Wege der Enteignung gezwunden werden, bleibt der Grundsatz der vollen Entschädigung, zu welcher auch die Vergütung des Minderwerths des ihnen verbleibenden Grundbesitzes gehört, nach § 8 des Enteignungsgesetzes maassgebend. Eine Ausdehnung der Entschädigungspflicht in der vom Rkl. angedeuteten Richtung, dass beim Bau von Chausseen sämmtliche Eigenthümer der von denselben berührten Grundstücke, bei der Anlage von Fabriken die Eigenthümer der benachbarten herrschaftlichen Wohnhäuser und Gärten Entschädigung für die durch den vermehrten Verkehr nothwendig werdende verstärkte Aufsicht fordern könnten, dürfte allerdings mit dem Rechte zum Gebrauch ihres Eigenthums, das den Unternehmern nach §§ 88 – 94 Einleitung, §§ 36 bis 38 Tit. 6, §§ 26—28 Tit. 8 Thl. I des A. L. R. zusteht, in Widerstreit gerathen. Allein eine solche Ausdehnung steht gar nicht in Frage. Es handelt sich nicht um eine Belästigung, welche durch eine öffentliche Verkehrsanlage den Nachbarn erwächst, sondern um eine Benachtheiligung des Eigenthümers, dem ein Theil seines Grundbesitzes enteignet ist, hinsichtlich des ihm verbliebenen Grundbesitzes durch das Unternehmen, für welches die Enteignung erfolgt ist. Da § 8 des Enteignungsgesetzes, nach welchem diese Benachtheiligung zu vergüten ist, auf Nachbarn, die bei der Enteignung nicht betheiligt sind, keine Anwendung findet, ist die Befürchtung des Rkl., dass den Eigenthümern aller von einem neuen Verkehrswege berührten Grundstücke, aller in der Nachbarschaft einer neuen Fabrikanlage belegenen Wohnhäuser eine Entschädigung für vermehrte Aufsicht zugesprochen werden könnte, grundlos.

Nr. 259. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 17. November 1892.

[Jur. Wochenschr. 1893. Nr. 5/6. S. 40. Ziff. 16. 17.]

§ 3 Reichshaftpflichtgesetz. Tritt die Veränderung der Umstände, welche die Festsetzung der Rente bedingen, erst nach der Klageerhebung während des Prozesses ein, so besteht für den Berechtigten keine Verpflichtung, eine Klageerweiterung eintreten zu lassen, er kann vielmehr in einem folgenden Prozesse seine Ansprüche auf Rentenerhöhung — jedoch erst vom Tage der Klagezustellung an — geltend machen.

Richtig ist, dass der Kl. bereits im Vorprozesse die vor der letzten mündlichen Verhandlung eingetretene Beförderung der Nachmänner hätte verwerthen können. Diese Beförderung hat aber erst nach Anstellung der Klage im Vorprozesse stattgefunden. Nun ist in einem Urtheil des II. C. S. des R. G. (Bd. XX S. 122 der Entsch. des R. G. in Zivils.) bezüglich des Anspruchs des Verletzten auf Erhöhung der ihm zuerkannten Haftpflichtsrente ausgesprochen, dass der Verletzte die nachträgliche Erhöhung der Rente nicht wegen solcher Umstände fordern könne, welche bereits zur Zeit der Klagerhebung vorhanden waren und in der Klage geltend gemacht werden konnten, dass dagegen, wenn die Veränderung der Umstände während des Prozesses über den Entschädigungsanspruch eingetreten ist, für den Verletzten keine prozessualische Verpflichtung besteht, von der Befugniss der Klagerweiterung Gebrauch zu machen, dass also ein Anspruch auf Erhöhung der Rente auch auf die während des ersten Prozesses eingetretenen Umstände gestützt werden kann. Auf demselben Standpunkt steht das jetzt maassgebende Urtheil vom 19. Januar 1891. Danach konnte der Kl. sich auf die Beförderung seiner Nachmänner zu Packmeistern noch im gegenwärtigen Prozesse berufen.

Wie in dem Urtheil des R. G. Bd. XVII S. 23 der Entscheidungen in Zivilsachen ausgesprochen, kann der Verletzte die Erhöhung der Rente erst vom Tage der Zustellung der Klage ab beanspruchen. Dieser Grundsatz muss auch gegenwärtig noch als richtig angesehen werden.

Alphabetisches Sachregister.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

A.

B.*)

*) Bezüglich aller mit Bahn zusammenhängenden Stichworte s. a. Eisenbahn.

C. (siehe auch K.)

D.

E.*)

*) Bezüglich der mit Eisenbahn zusammenhängenden Stichworte s. a. Bahn.

F.

G.

H.

I.

K.

L.

M.

N.

O.

P.

R.

S.

T.

U.

V.

W.

Z.

Quellenregister.

A. Reichsgesetze, Verordnungen, Reglements u. s. w.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Reichsgewerbeordnung vom 21. Juni 1869 / 1. Juli 1883

Reichsstrafgesetzbuch vom 31. Mai 1870.

Unterstützungswohnsitzgesetz vom 6. Juni 1870.

Reichsverfassung vom 16. April 1871.

Reichs-Haftpflicht-Gesetz vom 7. Juni 1871.

Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871.

Reichsrayongesetz vom 21. Dezember 1871.

Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874.

Reichsgesetz, betreffend Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs — vom 20. Dezember 1875.

Einführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877.

Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877.

Einführungsgesetz zur Civilprozessordnung vom 30. Januar 1877.

Civilprozessordnung vom 30. Januar 1877.

B. Landesgesetze, Verordnungen, Reglements u. s. w.

Preussen.

C. Ausländische Gesetze, Verordnungen, Reglements u. s. w.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.





